

Séance ordinaire du conseil territorial du 25 février 2020

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DÉLIBÉRATION n°2020-02-25_1798

Orly – Approbation de la révision du
Plan Local d'Urbanisme

L'an deux mille vingt, le 25 février à 19h15 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance plénière ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 19 février 2020.

Ville	Titre	NOM	Prénom	Présent	A donné pouvoir à	Vote
Savigny-sur-Orge	Mme	ACHTERGAELE	Nadège	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	AFFLATET	Alain	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALEXANDRE	Stéphanie	Absent		-
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALTMAN	Sylvie	Repr.	Mme Despres	P
Ivry-sur-Seine	Mme	APPOLAIRE	Annie-Paule	Présent		P
Orly	M.	ATLAN	Thierry	Absent		-
Valenton	Mme	BAUD	Françoise	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	BELL-LLOCH	Pierre	Absent		-
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BENBELKACEM	Sarah	Repr.	M. Laurent	P
Savigny-sur-Orge	M.	BENETEAU	Sébastien	Présent		P
Viry-Châtillon	M.	BERENGER	Jérôme	Présent		P
Orly	Mme	BESNIET	Nathalie	Présent ⁽²⁾	M. Perillat-Bottonet ⁽⁴⁾	P
Thiais	M.	BEUCHER	Daniel	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	BOURJAC	Jean-Marc	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	BOUYSSOU	Philippe	Repr.	Mme Baud	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BOYAU	Lina	Absent		-
Villeneuve-St-Georges	M.	BOYER	Alexandre	Présent		P
Arcueil	M.	BREUILLER	Daniel	Présent		NPPV
Villejuif	Mme	CASEL	Catherine	Absent		-
Rungis	M.	CHARRESON	Raymond	Présent		P
Fresnes	Mme	CHAVANON	Marie	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	CHICOT	Rémi	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	CHIESA	Pierre	Présent		NPPV
Gentilly	M.	DAUDET	Patrick	Présent ⁽³⁾	Mme Tordjman ⁽¹⁾	P
Chevilly-Larue	Mme	DAUMIN	Stéphanie	Repr.	M. Deluchat	P
Cachan	Mme	DE COMARMOND	Hélène	Présent		P
l'Hay-les-Roses	M.	DECROUY	Clément	Absent		-
Thiais	M.	DELL'AGNOLA	Richard	Présent		P
Chevilly-Larue	M.	DELUCHAT	André	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme	DESPRES	Catherine	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	DIGUET	Patrice	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	DINNER	Nathalie	Repr.	Mme Lefebvre	P
Fresnes	M.	DOMPS	Richard	Présent		P
Athis-Mons	M.	DUMAINE	Julien	Absent		-
Cachan	M.	FOULON	Jacques	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GAGNEPAIN	Pascal	Présent		P
Villeneuve-St-Georges	M.	GAUDIN	Philippe	Repr.	M. Grillon	P
Savigny-sur-Orge	Mme	GERARD	Anne-Marie	Repr.	M. Mehlhorn	P
Arcueil	Mme	GILGER-TRIGON	Anne-Marie	Présent		P
Villejuif	M.	GIRARD	Dominique	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GONZALES	Didier	Repr.	M. Vilain	P
Ablon-sur-Seine	M.	GRILLON	Eric	Présent		P
Villejuif	Mme	GRIVOT	Annie	Absent		-
Savigny-sur-Orge	M.	GUETTO	Daniel	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	GUILLAUME	Didier	Présent		P

Villeneuve-le-Roi	Mme	HAMID	Sakina	Repr.	M. Gagnepain	P
Fresnes	M.	HELBLING	Denis	Absent		-
L'Haÿ-les-Roses	Mme	HUBERT	Laure	Repr.	Mme Achtergaele	P
Choisy-le-Roi	M.	ID ELOUALI	Ali	Absent		-
Orly	Mme	JANODET	Christine	Présent	M Boyer ⁽⁴⁾	P
L'Haÿ-les-Roses	M.	JEANBRUN	Vincent	Absent		-
Vitry-sur-Seine	M.	KENNEDY	Jean-Claude	Présent		P
Paray-Vieille-Poste	Mme	LALLIER	Nathalie	Absent		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	LAURENT	Jean-Luc	Présent		P
Villejuif	M.	LE BOHELLEC	Franck	Repr.	M. Béranger	P
Cachan	M.	LE BOUILLONNEC	Jean-Yves	Absent		-
Vitry-sur-Seine	Mme	LEFEBVRE	Fabienne	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	LEPRETRE	Michel	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	LESENS	Evelyne	Repr.	M. Chiesa	NPPV
Villejuif	M.	LIPIETZ	Alain	Repr.	Mme Gilger Trigon	P
Vitry-sur-Seine	Mme	LORAND	Isabelle	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M.	MARCHAND	Romain	Repr.	M. Leprêtre	P
Thiais	Mme	MARCHEIX	Virginie	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M.	MEHLHORN	Eric	Présent		P
Viry-Châtillon	Mme	MERRINA	Arielle	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme	MONTOIR	Sylvie	Présent		P
Fresnes	Mme	MOREIRA DA SILVA	Laurinda	Absent		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	NICOLLE	Jean-Marc	Absent		-
Morangis	M.	NOURY	Pascal	Présent		P
Choisy-le-Roi	M.	PANETTA	Tonino	Absent		-
Villejuif	M.	PERILLAT-BOTTONET	Franck	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M.	PERREUX	Jacques	Repr.	M. Breuiller	NPPV
Juvisy-sur-Orge	M.	PERRIMOND	Michel	Repr.	M. Reda	P
Cachan	Mme	PESCHEUX	Edith	Présent		P
Athis-Mons	M.	PETETIN	Pascal	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	PIERON	Marie	Repr.	Mme Montoir	P
Juvisy-sur-Orge	M.	REDA	Robin	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme	RIFFAUD	Isabelle	Présent		P
Athis-Mons	Mme	RODIER	Christine	Repr.	M. Petetin	P
Athis-Mons	M.	SAC	Patrice	Présent		P
Viry-Châtillon	M.	SAUERBACH	Laurent	Présent		P
Thiais	M.	SEGURA	Pierre	Présent		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	SOURD	Françoise	Repr.	Mme Merrina	P
Ivry-sur-Seine	M.	TAGZOUT	Mourad	Absent		-
Vitry-sur-Seine	Mme	TAILLEBOIS	Sarah	Repr.	M. Bourjac	P
Vitry-sur-Seine	M.	TMIMI	Hocine	Présent		P
Gentilly	Mme	TORDJMAN	Patricia	Présent ⁽¹⁾	M. Daudet ⁽³⁾	P
Vitry-sur-Seine	Mme	VEYRUNES-LEGRAIN	Cécile	Présent		P
Villejuif	M.	VIDAL	Philippe	Absent		-
Viry-Chatillon	M.	VILAIN	Jean-Marie	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme	WOJCIECHOWSKI	Bozena	Repr.	M. Diguët	P
Villejuif	M.	YBOUET	Elie	Absent		-

(1) jusqu'à la délibération n° 1752

(2) jusqu'à la délibération n° 1753

(3) à partir de la délibération n° 1753

(4) à partir de la délibération n° 1754

Secrétaire de Séance : Monsieur Robin REDA

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil du territoire				92
N° de délibération	Présents	Absents	Absents représentés	Votants
1746 à 1753	51	19	22	73
1754 à 1817	49	19	24	73

Exposé des motifs

La Ville d'Orly a engagé le 10 avril 2013 la révision de son Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 19 décembre 2007. Dans la poursuite du projet de ville d'Orly, les objectifs de la révision étaient :

- la structuration d'une centralité urbaine autour de la place Gaston Viens se développant le long des axes Martyrs de Châteaubriant et Marcel Cachin,
- la poursuite du maillage du territoire communal autour des grands axes qui doivent trouver une nouvelle fonction urbaine,
- l'intensification urbaine sur les secteurs en renouvellement urbain ou en friche sur lesquels existent des possibilités foncières (Centre ancien, Calmette, Navigateurs, Pierre au Prêtre...),
- la maîtrise des grandes opérations d'urbanisme (développement de l'aéroport et de Cœur d'Orly, requalification du SÉNIA...),
- la promotion du développement durable et l'écoconstruction,
- la poursuite de la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux.

Le 19 novembre 2015, les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ont été débattues en assemblée municipale. Véritable retranscription du projet urbain pour Orly, le PADD est organisé autour de trois grands axes :

- Axe 1 • Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait
- Axe 2 • Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres
- Axe 3 • Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux

Pour tenir compte des changements institutionnels et réglementaires et des avancées d'étude sur plusieurs projets que la Ville porte, un second débat en Conseil Municipal a eu lieu le 16 octobre 2018 pour réactualiser le PADD.

Tout au long de la procédure de révision du PLU, les Orlysiens ont été associés par de nombreux moments d'échanges. Le projet de PLU intègre ainsi plusieurs orientations qui découlent de ces échanges, comme par exemple :

- le classement du bois des Roses en zone naturelle,
- la préservation des quartiers pavillonnaires, tout en permettant les extensions limitées aux besoins des habitants,
- la suppression des secteurs de mutation urbaine dans les zones d'habitat individuel autour du centre-ville et de la place Gaston Viens,
- un périmètre de hauteurs limitées dans le secteur d'aménagement des Carrières (UJC) dans les parties mitoyennes des quartiers pavillonnaires.

Le 28 mai 2019, le Conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre a approuvé le bilan de la concertation et a arrêté le projet de PLU révisé à l'unanimité, après un avis favorable du Conseil municipal d'Orly le 18 avril 2019.

Le projet arrêté de PLU a alors été adressé aux personnes publiques associées que sont l'État, les services de l'État, les chambres consulaires, le Département, la Région, les communes et collectivités voisines, Aéroports de Paris, l'EPAORSA (Grand Paris Aménagement), l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF), les transporteurs, les fournisseurs d'énergie... Les personnes publiques avaient trois mois pour rendre leurs avis.

C'est à cette occasion que la Ville d'Orly a présenté, à la Commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CIPENAF), son projet de PLU le 12 septembre 2019.

L'État a donné un avis favorable, sous réserve de :

- ne pas prescrire ou interdire des matériaux de construction en vertu de l'article L.151-15 du Code de l'Urbanisme,
- revoir à la baisse les objectifs chiffrés de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, en vertu de l'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme,
- permettre l'accueil des gens du voyage sur au moins une zone de la commune.

Cette période de consultation des personnes publiques associées s'est prolongée par l'organisation d'une enquête publique. La Présidente du Tribunal Administratif de Melun a désigné un commissaire-enquêteur, Monsieur Jean-Pierre Maillard, à cet effet. Cette enquête publique a été ouverte par un arrêté du Président de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre du 17 septembre 2019.

L'enquête publique s'est déroulée du 10 octobre 2019 au 13 novembre 2019, afin que les Orlysiens puissent prendre connaissance du projet de PLU et consigner, au besoin, leurs remarques, avis ou observations. Le dossier du projet de PLU et les registres de recueil d'avis du public étaient disponibles au centre administratif et en ligne sur un site dédié.

Par ailleurs, quatre permanences ont été proposées lors desquelles les Orlysiens ont pu rencontrer le commissaire-enquêteur et échanger avec lui sur le projet de PLU : 10 octobre 2019, 19 octobre 2019, 4 novembre 2019 et 13 novembre 2019. Une douzaine de personnes a rencontré le commissaire-enquêteur lors de ces permanences.

Cette enquête publique a permis le recueil d'une soixantaine d'observations écrites (pour environ 140 questions unitaires).

Par un avis en date du 20 décembre 2019, le commissaire-enquêteur a rendu un avis favorable au projet de PLU révisé d'Orly, assorti de deux recommandations :

- la prise en compte dans toute la rédaction de la demande d'Île-de-France Mobilités de lever l'équivoque sur le bouclage du tramway T9 entre la place Gaston Viens et la station RER Pont de Rungis dont le projet n'est pas initié par le maître d'ouvrage,
- que le pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité soit porté de 10 à 15 %, les 5% de surface hors sol pouvant également faire l'objet d'une augmentation.

Ayant obtenu l'avis favorable des personnes publiques associées et du commissaire-enquêteur, assortis de réserves et recommandations, la Ville d'Orly a procédé à des modifications, des ajustements, des corrections et des actualisations de données du dossier arrêté du projet de Plan Local d'Urbanisme.

Ces changements sont les suivants.

Protection et préservation de l'environnement

- ajout d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) pour la mise en œuvre de la grande trame verte et bleue d'Orly
- actualisation des données relatives aux espaces verts et à la consommation d'espace libre. Il sera ainsi précisé que les objectifs de consommation d'espace libre sont de 1,3 % de la superficie totale de la ville (contre 2 % indiqués dans le PLU arrêté)
- augmentation des coefficients de biotope (donc des surfaces de pleine terre) dans certaines zones denses. Ils seront portés à 25 % en zone UC (contre 20 %), 30 % dans la zone UJC (contre 15 %), 20 % dans l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre (contre 15 %)
- création d'une nouvelle catégorie d'espaces protégés (article 5-3) : milieux aquatiques et humides. Sont concernés l'étang du Trou à Glaise, le ru situé dans le parc Georges Méliès et la darse de l'usine des eaux
- les articles 4-1-4-5 et 5-2-6 relatifs au passage de la petite faune à travers les clôtures seront mis en cohérence
- les articles 5-3 relatifs aux talus ferroviaires au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme seront modifiés pour permettre la protection de ces talus essentiels d'un point de vue écologique, tout en permettant l'activité ferroviaire

Patrimoine urbain et architectural d'intérêt local

- ajout du monument Normandie-Niemen à la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
- mention dans le rapport de présentation des édifices ne figurant plus sur la liste des édifices à protéger au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, certains d'entre eux étant dans des secteurs de projet et de rénovation urbaine, sans toutefois qu'il soit envisagé leur démolition
- précision dans le règlement que les isolations thermiques par l'extérieur ne sont pas possibles sur le bâti ancien possédant les maçonneries anciennes (pierre, brique), pour lequel une isolation thermique par l'intérieur sera demandée
- interdiction des toits à la Mansart dans le périmètre de monument historique dans le Vieil Orly

Déplacements, mobilités et stationnement

- précisions apportées sur le prolongement du tramway T9, de la place Gaston Viens vers l'aéroport. Il sera ainsi indiqué dans le diagnostic territorial qu'Île-de-France Mobilités n'a pas été mandaté à ce jour pour étudier le prolongement du tramway T9
- réécriture des normes de stationnement vélo et fixation de normes pour les équipements scolaires

- rajout de périmètre de 500 mètres autour des gares permettant d'exiger moins de places de stationnement, autour de la gare de Villeneuve-le-Roi et des stations de tramway Four-Peray, Aéroport d'Orly, Cœur d'Orly et Caroline Aigle, qui n'étaient pas indiqués dans le plan de zonage
- conformément au PDUIF, il sera précisé dans le règlement qu'une aire de livraison de 100 m² sera imposée pour 6 000 m² de surface de plancher pour les constructions à usage de bureaux, dans toutes les zones
- précisions apportées dans le règlement (article 6-3-2) que les locaux vélos, dont les normes sont fixées au règlement, ne sont dédiés qu'aux vélos et aux engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés

Les Vœux - Trou d'Enfer - Le Bouvray

- modification de l'OAP Les Vœux-Trou d'Enfer-Le Bouvray pour préciser l'aménagement du futur parc écologique à vocation de loisirs et de préservation des milieux naturels
- création d'un réservoir de biodiversité sur le secteur au sud de la darse au plan de zonage (Manche de Houe)
- inscription de la darse comme milieux aquatiques et humides au plan de zonage
- modification du règlement du secteur Nv (secteur des Vœux) pour autoriser la réalisation d'une passerelle dédiée aux modes doux et aux transports en commun (projet de franchissement de la Seine entre les gares des Saules et Villeneuve-Triage)
- des normes de stationnement seront instaurées pour la zone 1AU (zone à urbaniser du secteur du Trou d'Enfer), à la demande de l'État
- l'article N.1-2-2 (types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions dans le secteur Nv) sera complété par la mention que les aménagements prévus dans le cadre de l'aménagement du parc des Vœux devront respecter les deux arrêtés interpréfectoraux du 8 janvier 2008 et du 30 septembre 2010 relatifs à la prise d'eau de l'usine de Choisy-le-Roi
- à la demande du SEDIF, les articles 1-1 (usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions) et 1-2 (types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions) et 8 (desserte par les réseaux) seront complétés pour interdire les occupations et utilisations du sol interdites dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi
- dans la zone 1AU (zone à urbaniser du secteur du Trou d'Enfer), à la demande de la SNCF, il sera permis les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (article 1-2 types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions)

Gare-11 Novembre

- réduction des limites du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre (et donc de la zone UOAP correspondante)
- augmentation du coefficient de biotope dans le secteur Aérodrome-Charmilles à 20 % (au lieu de 15 %)

SÉNIA et Chemin des Carrières

- modifications légères des périmètres des zones UJC et UJS
- interdiction de toute extension de bâtiment existant dans la zone UJC (Chemin des Carrières)
- dans les zones UJC, UJF et UJS, possibilité de mutualiser les aires de stationnement entre plusieurs opérations
- la hauteur maximale autorisée de la zone UJS est baissée à 29 mètres (au lieu de 32 mètres). Une zone de hauteur limitée à 34 mètres est instaurée au nord-ouest de la zone UJS, en limite des voies ferrées, de façon à éloigner les constructions les plus hautes de la cité-jardin
- autorisation d'édifier des serres et des équipements de production agricole sur les toits des constructions de la zone UJS, dans la limite de 5 mètres de hauteur maximum
- création d'une zone UJF dans le secteur compris entre la route Charles Tillon et la rue des Quinze Arpents (secteur Constellation/parking Air France), à la place de la zone UJS. Cette nouvelle zone dont les règles seront proches de celles de la zone UJS permettra d'avoir des constructions moins hautes et moins denses en limite de la cité-jardin
- extension de la zone de gel

Règlement et plan de zonage

- institution de coefficient d'emprise au sol pour certaines zones (60 % en zone UA, 60 % en zone UC et 10 % en zone N)

- rajout de dispositions permettant de dispenser les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif de certaines règles du règlement, à la demande du Département
- interdiction des doublages des clôtures par des matériaux précaires, des canisses ou des filets
- l'État ayant rappelé que des matériaux de construction ne pouvaient pas être interdits dans un règlement de PLU, il sera mentionné que certains seront à éviter (matériaux imités, tôles ondulées, matériaux réfléchissants). Néanmoins, le Code de l'Urbanisme précise que des matériaux ne peuvent être interdits que dans des secteurs faisant l'objet de protection particulière. Ces matériaux de construction seront donc interdits dans les ensembles urbains du Vieil Orly et du Parc de la Cloche qui sont identifiés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
- corrections et précisions apportées à certaines définitions du glossaire
- le règlement précisera que les constructions seront interdites sur les fonds de parcelles, sauf les annexes
- le règlement précisera que les annexes auront une taille maximum de 15 m²

Orientations d'Aménagement et de Programmation

- modification de la rédaction des règles des OAP de secteur d'aménagement pour imposer la plantation d'un arbre de haute tige par tranche entamée de 500 m² de terrain de libre, permettant la plantation d'au moins un arbre dans chacune des opérations
- ajout d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) pour la mise en œuvre de la grande trame verte et bleue d'Orly

Emplacements réservés

- la Ville reprend à son compte le bénéfice de l'emplacement réservé n° 12 (extension du collège Dorval) dont le Département ne veut pas bénéficier
- extension de l'emplacement réservé n° 10 (création de voirie), rue des Quinze Arpents, au bénéfice de l'EPAORSA
- réduction de l'emplacement réservé n° 11 (création de voirie), rue des Quinze Arpents, au bénéfice de l'EPAORSA
- création de l'emplacement réservé n° 14 (création de voirie), rue des Quinze Arpents, au bénéfice de l'EPAORSA
- création de l'emplacement réservé n° 15 (création de voirie), rue des Quinze Arpents, au bénéfice de l'EPAORSA
- création de l'emplacement réservé n° 16 (élargissement de la rue des Quinze Arpents), au bénéfice de l'EPAORSA
- création de l'emplacement réservé n° 17 (requalification et élargissement du chemin des Carrières), au bénéfice de l'EPAORSA

Réseaux

- mise en cohérence du règlement avec le cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagement et d'urbanisme, et annexions de ce document au PLU
- suppression dans les documents du PLU de toute mention à la possibilité d'avoir des dispositifs d'assainissement autonome, puisqu'il n'existe pas de Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC) sur le territoire de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre
- modification des règles du règlement liées à l'assainissement, à l'eau potable, au réseau de chaleur et aux réseaux divers (article 8), à la demande de personne publique associée

Divers

- corrections de forme et mises à jour diverses, à la demande des personnes publiques associées et du commissaire-enquêteur
- actualisation des données relatives à la production de logements
- mise en cohérence du PLU avec certains textes et documents, à la demande de personne publique associée
- précisions apportées sur les indicateurs de suivi du PLU
- pour se conformer aux exigences de l'État qui impose qu'une zone du PLU soit ouverte au stationnement des caravanes, il est maintenu la disposition dans la zone UE (activités économiques) de l'autorisation des terrains de camping ou de caravanage à la condition qu'ils soient strictement nécessaires à l'accueil des gens du voyage.

Ainsi, la Ville répond aux trois réserves de l'État :

- certains matériaux de construction (matériaux imités, tôles ondulées, matériaux réfléchissants) ne sont plus interdits dans le règlement. Ils demeurent cependant interdits dans les ensembles urbains du Vieil Orly et du Parc de la Cloche qui sont répertoriés dans le PLU en tant qu'ensemble urbain remarquable,
- les objectifs chiffrés de consommation de l'espace sont ramenés à la réalité du nouveau PLU, c'est-à-dire à moins de 1,5 % de la superficie communale (contre 2 % indiqués dans le projet de PLU arrêté),
- le stationnement des caravanes est autorisé dans une zone de la commune (zone UE).

La Ville répond également aux recommandations du commissaire-enquêteur :

- les précisions sont apportées sur le prolongement du tramway T9 avec l'indication dans le diagnostic territorial qu'Île-de-France Mobilités n'a pas été mandaté à ce jour pour étudier le prolongement du tramway T9 jusqu'à l'aéroport,
- le coefficient de biotope a été relevé dans certaines zones denses, augmentant de fait les surfaces de pleine terre demandées :
 - 25 % dans la zone UC, dont 20 % de pleine terre (contre 15 % dans le projet arrêté),
 - 30 % dans la zone UJC, dont 25 % de pleine terre (contre 10 % dans le projet arrêté),
 - 15 et 20 % dans les deux îlots de l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre, dont 10 et 15 % de pleine terre (contre 10 % pour les deux îlots dans le projet arrêté).

Le Plan Local d'Urbanisme ainsi modifié peut donc être approuvé, ayant été modifié pour tenir compte des observations des personnes publiques associées, des Orlysiens et du commissaire-enquêteur.

Le dossier de PLU se compose :

- du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),
- des Orientations d'Aménagement et de Programmation de secteurs d'aménagement,
- du rapport de présentation,
- du règlement graphique (plan de zonage),
- du règlement,
- des annexes.

Le Conseil territorial est donc invité à en délibérer pour approuver la révision générale du Plan Local d'Urbanisme d'Orly.

DELIBERATION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

Vu le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

Vu l'avis de la commission permanente ;

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment son article L 2121-29 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.101 à L.101-3, L 103-2 à L.103-6, L.104-1 à L.104-6, L.131-4 à L. 131-7, L. 132-2, L. 132-7, L. 132-9, L.132-11, L.134-9, L.151-2, L.151-4 à L.151-9, L.151-14 à L.151-19, L.151-36, L.151-41, L.153-11 à L.153-18, L.153-31, L.153-33, R. 132-1 à R. 132-3, R.153-1 à R.153-5, et R.153-7 ;

Vu le Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal d'Orly en date du 19 décembre 2007, modifié et révisé par délibérations successives du Conseil Municipal d'Orly en date des 24 juin 2010, 17 novembre 2011, 20 juin 2012 et 20 juin 2013, et mis en compatibilité par arrêté inter-préfectoral en date du 2 février 2015 et mis en compatibilité le 26 mars 2019 ;

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;

Vu la délibération n°2018-02-13-903 du Conseil Territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 16 février 2018 relative aux modalités de transfert et d'exercice de la compétence aménagement ;

Vu la délibération du Conseil Municipal d'Orly N°D-URB-2013/178, en date du 11 avril 2013, prescrivant la révision générale du plan local d'urbanisme de la commune et définissant les objectifs et modalités de concertation et d'association ;

Vu la délibération du Conseil Municipal d'Orly N°D-URB-2015/616, en date du 19 novembre 2015, prenant acte de la tenue en son sein du débat sur les orientations générales du nouveau Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ;

Vu la délibération du Conseil Municipal d'Orly N°D-URB-2018/719, en date du 16 octobre 2018, prenant acte de la tenue en son sein du débat relatif à l'actualisation des orientations d'aménagement du nouveau Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ;

Vu la délibération du Conseil Territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre N°2018-11-13_1219 en date du 13 novembre 2018, relative au débat sur les orientations générales du PADD dans le cadre de la révision générale du PLU de la Ville d'Orly ;

Vu la délibération du Conseil Municipal d'Orly N°D-URB-2019/239 en date du 18 avril 2019 émettant un avis favorable sur le bilan de la concertation du projet de Plan Local d'Urbanisme révisé ;

Vu la délibération du Conseil Municipal d'Orly N°D-URB-2019/240 en date du 18 avril 2019 émettant un avis favorable sur le projet de Plan Local d'Urbanisme révisé ;

Vu la délibération du Conseil Territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre N°2019-05-28_1420 en date du 28 mai 2019 approuvant le bilan de la concertation relative au projet de PLU révisé ;

Vu la délibération du Conseil Territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre N°2019-05-28_1421 en date du 28 mai 2019 arrêtant la révision du Plan Local d'Urbanisme ;

Vu les avis des personnes publiques associées ;

Vu l'avis de la Commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CIPENAF) en date du 12 septembre 2019 ;

Vu l'avis de la Mission régional d'autorité environnementale d'Île-de-France en date du 3 octobre 2019 ;

Vu l'avis favorable de l'État en date du 18 juillet 2019, sous réserve de ne pas prescrire ou interdire des matériaux de construction en vertu de l'article L.151-15 du Code de l'Urbanisme, revoir à la baisse les objectifs chiffrés de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain en vertu de l'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme, et de permettre l'accueil des gens du voyage sur au moins une zone de la commune ;

Vu la décision du Tribunal Administratif de Melun n° E19000095/77 du 27 juin 2019 désignant Monsieur Jean-Pierre Maillard en qualité de commissaire-enquêteur ;

Vu l'arrêté n° A2019-363 du 17 septembre 2019 du Président de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de révision du PLU ;

Vu les pièces du dossier de PLU soumis à enquête publique ;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 10 octobre 2019 au 13 novembre 2019 ;

Vu le rapport d'enquête publique du commissaire-enquêteur en date du 20 décembre 2019 ;

Vu l'avis favorable du commissaire-enquêteur en date du 20 décembre 2019 et ses recommandations relatives à la prise en compte dans toute la rédaction de la demande d'Île-de-France Mobilités de lever l'équivoque sur le bouclage du tramway T9 entre la place Gaston Viens et la station RER Pont de Rungis dont le projet n'est pas initié par le maître d'ouvrage et au pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité à porter de 10 à 15 % ;

Vu le dossier de Plan Local d'Urbanisme révisé, et notamment le rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), les Orientations d'Aménagement et de Programmation de secteurs d'aménagement, le règlement écrit et graphique (plan de zonage) et les annexes ;

Vu la liste des modifications apportées au projet de PLU arrêté ;

Vu les réponses de la Ville et de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre aux avis des personnes publiques associées ;

Vu l'avis de la commission, en date du 18 février 2020 ;

Considérant que le projet de PLU arrêté soumis à enquête publique a fait l'objet de modifications, d'ajustements, de corrections et d'actualisations de données pour tenir compte de l'avis des personnes publiques associées, des Orlysiens et du commissaire-enquêteur ;

Considérant que ces modifications sont annexées à la présente délibération ;

Considérant que les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) se déclinent en trois axes, à savoir :

Axe 1 • Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait,

Axe 2 • Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres,

Axe 3 • Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux ;

Considérant que le PLU révisé met bien en œuvre les objectifs définis lors de la prescription de la révision, à savoir :

- la structuration d'une centralité urbaine autour du Fer à Cheval se développant le long des axes Martyrs de Châteaubriant et Marcel Cachin,
- la poursuite du maillage du territoire communal autour des grands axes qui doivent trouver une nouvelle fonction urbaine,
- l'intensification urbaine sur les secteurs en renouvellement urbain ou en friche où existent des possibilités foncières (Centre ancien, Calmette, Navigateurs, Pierre au Prêtre...),
- la maîtrise des grandes opérations d'urbanisme (développement de l'aéroport et de Cœur d'Orly, requalification du SÉNIA...),
- la promotion du développement durable et l'écoconstruction,
- la poursuite de la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux ;

Considérant que le PLU révisé permettra la mise en œuvre d'un projet de ville équilibré et solidaire avec notamment la préservation des secteurs d'habitat et l'aménagement de nouveaux quartiers, la protection des milieux naturels et des paysages, la promotion de nouveaux modes de transport, des équipements publics pour tous, le maintien d'un équilibre entre emplois et croissance démographique ;

Considérant que le dossier de PLU révisé est prêt à être transmis à l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre pour être approuvé ;

Sur avis favorable du Conseil Municipal d'Orly en date du 30 janvier 2020,

Entendu le rapport de Monsieur le Président et sur sa proposition,

Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,

1. Emet un avis favorable aux modifications apportées au projet de PLU arrêté.
2. Approuve le plan local d'urbanisme révisé de la commune d'Orly, sur la base du dossier annexé à la présente délibération en tant qu'il répond aux objectifs fixés à cette révision par le Conseil municipal d'Orly du 11 avril 2013, et aux orientations débattues du projet d'aménagement et de développement durables.

3. Précise les mesures de publicité de la présente délibération :
- publication au recueil des actes administratifs de l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre ;
 - Affichage au siège de l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et en mairie d'Orly pour une durée d'un mois.
 - Affichage de la mention de cet affichage dans un journal diffusé dans le département du Val-de-Marne
4. Précise qu'ampliation de la présente délibération sera faite à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne et à l'Unité départementale du Val-de-Marne de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement.
5. Rappelle que conformément au code de l'urbanisme, la présente délibération deviendra exécutoire
- après l'accomplissement des mesures d'affichage et d'insertion dans la presse, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué,
 - et à l'expiration d'un délai d'un mois suivant sa transmission en préfecture, si le Préfet n'a notifié à Grand-Orly Seine Bièvre aucune modification à apporter ou, dans le cas contraire, à compter de l'intervention des modifications demandées.
6. Rappelle que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Melun, 43 rue du Général de Gaulle – 77008 Melun cedex, dans un délai de deux mois (à compter de la séance du Conseil territorial pour les membres du conseil, et à compter de la publication ou affichage ou notification de la délibération pour un tiers).
7. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

Vote : Pour 69 – Ne prend pas part au vote 4

La présente délibération est certifiée exécutoire, étant transmise en préfecture affichée et publiée le 06 mars 2020




A Vitry-sur Seine, le 3 mars 2020
Le Président

Michel LEPRETRE

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



RÉPONSES
DE LA VILLE ET
DE L'EPT AUX
PERSONNES
PUBLIQUES
ASSOCIÉES

Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 04/02/2020

>>> GROUPE AÉROPORTS DE PARIS

Avis rédigé le 10 septembre 2019

Observations et demandes	Réponse de la Ville
OAP Cœur d'Orly - Domaine aéroportuaire	
<p>En page 11 de l'OAP au 3ème paragraphe, la phrase suivante semble prêter à confusion : « L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est limité, sauf sur les espaces protégés comme les pelouses ». En effet, les pelouses ne sont pas des espaces protégés. C'est pourquoi le Groupe ADP propose la rédaction alternative suivante : « L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés ».</p>	<p>Les pelouses de la plateforme aéroportuaire participent au réseau de la grande trame verte d'Orly, qui relie la Seine au plateau par un système de pas japonais. Cette trame verte comprend les parcs, jardins et bois publics, mais aussi les voies ferrées, les cœurs d'îlots pavillonnaires et les pelouses de l'aéroport. Elles sont de ce fait inscrites au plan de zonage en tant que « pelouses de la zone aéroportuaire conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme ». C'est à ce titre qu'elles sont protégées dans le projet de PLU.</p> <p><i>> Pour éviter toute ambiguïté, la Ville propose de modifier la phrase concernée par « L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés, notamment les pelouses, qui participent à la grande trame verte d'Orly qui va de la Seine au plateau ».</i></p>
Plan de zonage	
<p>Un emplacement réservé au profit de la Ville d'Orly a été mis en place le long de la route Charles Tillon pour la réalisation d'un élargissement de la voie à 28 mètres (tramway T9 prolongé et réalisation de pistes cyclables). Le Groupe ADP est favorable à cet aménagement qui pacifiera cet axe routier et apportera une qualité d'usages aux futurs usagers des projets immobiliers de l'aéroport.</p> <p>Le Groupe ADP attire l'attention de la Ville sur le fait qu'il faudra veiller à ce que le périmètre de cet emplacement réservé et les futurs aménagements ne perturbent pas le process industriel des bâtiments actuellement occupés par Air France. Une marge de recul pourrait être ajoutée afin de préserver les bâtiments existants.</p>	<p>La route Charles Tillon doit devenir un axe majeur de la ville. Elle relie en effet le Vieil Orly et les quartiers Est à la cité-jardin, à l'aéroport, au Pont de Rungis et au SÉNIA. De nouveaux quartiers vont émerger de part et d'autre de cette voie : Quinze Arpents, frange Nord de la plateforme aéroportuaire... Elle doit donc être retraitée en avenue urbaine accueillant des espaces publics généreux et le futur prolongement du tramway T9, tout en tenant compte des constructions existantes (Air France Industries, cité-jardin) qui ne seront pas impactées par cet élargissement de la route Charles Tillon.</p> <p>Il n'y a donc pas lieu d'envisager l'instauration d'une marge de recul.</p>
Règlement de la zone UZ	
<p>Article UZ 6-3 pour le stationnement des cycles : la norme stationnement pour les cycles paraît très exigeante au regard de l'usage vélo qui sera fait à terme par les futurs salariés. En effet, la création de place de vélos pour 40 % des salariés risque de générer un certain nombre de places inutilisées.</p> <p>C'est pourquoi le Groupe ADP propose la rédaction alternative suivante : UZ 6-3-1 Des stationnements pour les cycles doivent être prévus :</p> <ul style="list-style-type: none">• pour les bâtiments à usage principal de bureau, l'espace possède une superficie de 1,50 m² pour 200 m² de surface de plancher.	<p>L'article UZ.-6-3 dédié au stationnement des cycles est destiné à encourager la pratique des modes actifs de déplacement. Le domaine aéroportuaire est va accueillir de nouvelles activités économiques et sera très bien desservi par les transports en commun (ligne 14, prolongement du tramway T9, tramway T7, TCSP SÉNIA/prolongement du 393). Les futures constructions, notamment de bureaux, doivent donc encourager aux déplacements par les modes doux et actifs et les transports en commun.</p> <p>La Ville maintient la disposition contenue dans le projet de PLU arrêté (1,50 m² pour 100 m² de plancher).</p>

>>> DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE NORD

Avis rédigé le 12 septembre 2019

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>La commune d'Orly est intéressée par :</p> <ul style="list-style-type: none">- les servitudes aéronautiques de dégagements de l'aérodrome de Paris-Orly, approuvées en date du 05 juin 1992,- le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly approuvé le 21 décembre 2012,- les servitudes radioélectriques contre les obstacles du Centre d'Orly-Aérodrome (plan STNA n° 501 approuvé par décret du 09 juillet 1977). <p>Ces servitudes d'utilité publique, opposables aux tiers, doivent être prises en considération pour tous projets d'urbanisme.</p> <p>La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord a constaté leurs présences et leurs bons reports dans la partie consacrée aux servitudes d'utilité publique du projet de PLU d'Orly.</p>	<p>Le projet de PLU est donc compatible avec les remarques de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord.</p>

>>> CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DÉPARTEMENTALE DU VAL-DE-MARNE

Avis rédigé le 26 août 2019

Avis favorable

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>La Ville d'Orly souhaite proposer une offre commerciale autour des gares d'Orly Ville et des Saules, ainsi que dans ses nouveaux projets comme aux Carrières et aux Quinze Arpents.</p> <p>Étant donné le développement du Vieil Orly et du Fer à Cheval, ainsi que l'attractivité des centres commerciaux Belle Épine, Thiais Village et Carrefour d'Athis-Mons, il sera important de la limiter à une offre commerciale d'hyper proximité afin de réduire les risques de vacance. La ville présente en effet un taux de vacance relativement élevé en 2017 : 21,5 %.</p> <p>Dans les opérations neuves, il sera nécessaire de veiller à la mise en place de locaux adaptés au bon fonctionnement du commerce dans les opérations d'aménagement, sans déséquilibrer l'offre existante.</p> <p>Concomitamment à la mise en œuvre d'opérations immobilières, nous recommandons ainsi la mise en place d'études de programmation commerciale adaptées. Cette précaution réduit le nombre de cellules commerciales vides en rez-de-chaussée d'immeubles neufs, lesquelles portent préjudice à la qualité de l'espace urbain.</p> <p>Par ailleurs, la CCI rappelle l'importance qu'il y aura à proposer une offre de stationnement et d'emplacements de livraisons suffisants pour permettre la bonne cohabitation et le bon fonctionnement des fonctions commerciales et résidentielles.</p> <p>Enfin, les accès pour livraison devront être pensés de façon à ne pas nuire au développement résidentiel du site, à sa qualité de vie, tout en permettant le bon fonctionnement des commerces.</p>	<p>La Ville d'Orly partage les orientations de la CCI concernant le commerce. La Ville est investie pour revitaliser l'appareil commercial de la ville, autour de pôles de proximité identifiés (Les Saules, place Gaston Viens, Vieil Orly...), et à travers plusieurs leviers : animation, aménagement de l'espace public, acquisition de locaux commerciaux...</p> <p>Ces orientations sont inscrites dans le PADD et les OAP. Le plan de zonage comprend également un linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer, conformément à l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme (voie des Saules, avenue des Martyrs de Châteaubriant, place Gaston Viens, les Terrasses, rue du 11 Novembre 1918, rue du Commerce, rue Louis Bonin...). Ces linéaires ont été édifiés au regard des orientations d'aménagement et permettent de concentrer les commerciaux sur des secteurs où se concentrent les efforts de la Ville en matière de commerce et de service.</p> <p>Les projets d'aménagement sont travaillés dans cette logique de commerce et de service de proximité (Chemin des Carrières, Quinze Arpents). Les plans de référence urbains intègrent les problématiques de stationnements et de livraison.</p>
<p>La CCI estime nécessaire le prolongement du T9 depuis sont terminus prévu place Gaston Viens, jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly, pôle majeur d'emploi, via le SÉNIA. Elle estime aussi nécessaire le projet de TCSP entre la place de la Résistance à Thiais et l'aéroport, permettant la desserte à la fois de la nouvelle gare de la ligne 14 à Pont de Rungis, mais aussi de la plateforme aéroportuaire, connectée à terme aux lignes 14 et 18 du Grand Paris Express. Enfin, la CCI renouvelle son soutien au développement d'une gare TGV pour améliorer la desserte d'Orly et l'interconnecter au réseau ferré français.</p>	<p>La Ville rejoint les positions de la CCI sur la desserte du Grand Orly. Ces différents projets d'infrastructure de transport sont pleinement intégrés au projet urbain de la Ville traduit dans le projet de PLU.</p>

<p>En ce qui concerne le développement de sa population, Orly souhaite transformer en quartiers résidentiels et mixtes une partie de l'actuelle zone d'activité économique du SÉNIA. Si la construction de nouveaux logements est une nécessité en Île-de-France pour répondre à la pénurie, la CCI du Val-de-Marne appelle toutefois la Ville à être vigilante.</p> <p>En effet, le développement résidentiel doit se faire dans un cadre de qualité. Or tout le secteur est encadré par des axes de circulation routière et ferroviaire lourds, ainsi que par les activités de l'aéroport. Certaines parties sont également en zone C du PEB.</p>	<p>L'aménagement du secteur du SÉNIA et du Chemin des Carrières prend place dans un périmètre où les activités ne sont pas compatibles avec la proximité d'habitation ou sont en voie d'abandon et de délaissement. Cet aménagement du plateau s'inscrit dans un plan d'aménagement qui conserve des secteurs d'activités économiques importants et que la Ville d'Orly souhaite conserver. Ces plans de référence envisagent un travail sur les déplacements, la circulation ou les espaces publics afin que les secteurs d'activités économiques puissent également bénéficier d'une vraie redynamisation.</p>
<p>Par ailleurs, la CCI appuie la nécessité de développer une offre résidentielle mixte afin de répondre aux besoins de tous types de ménage et favoriser la fluidité des parcours résidentiels dans la commune. Cela passe également par le développement d'une offre nouvelle de logements intermédiaires.</p>	<p>Les zones d'aménagement du SÉNIA et du Chemin de Carrières prévoient la construction de logements très diversifiés (accession, accession sociale, logement social, logement intermédiaire...).</p>
<p>La configuration de la zone et son histoire appellent plus à un développement d'immobilier d'entreprise non tertiaire. La demande des entreprises est forte pour l'immobilier d'activité et logistique, notamment sur les petites surfaces. Ce besoin devrait se renforcer encore dans les années à venir pour permettre le développement de la logistique urbaine et répondre au besoin croissant de fabriquer au sein même de la zone dense de la Métropole.</p>	<p>Le secteur du SÉNIA et la plateforme aéroportuaire voient leur vocation économique affirmée, tout en permettant leur redynamisation ou leur mutation. Les activités productives, de logistique urbaine et tertiaires seront pleinement accueillies.</p>
<p>Par ailleurs, dans les quartiers nouvellement aménagés, il sera important de penser les circulations livraisons et stationnements au regard de la cohabitation des activités résidentielles et productives.</p>	<p>Ces questions liées aux livraisons et aux stationnements sont pleinement prises en compte dans les plans de référence urbains.</p>
<p>La CCI note également qu'une programmation tertiaire est prévue à proximité de la gare de Pont de Rungis. Elle invite la Ville à être très attentive à sa programmation étant données sa volonté de poursuivre aussi le développement d'une offre tertiaire dans le quartier de Cœur d'Orly, mais aussi les nombreux projets de développement tertiaire autour de très nombreuses gares du grand Paris Express.</p>	<p>La Ville souhaite un réel équilibre des fonctions économiques au sein du territoire orlyzien. La programmation tertiaire dans le secteur Quinze Arpents-Pont de Rungis sera adaptée pour tenir compte d'un environnement concurrentiel, en complémentarité avec l'ensemble de la programmation du territoire de Rungis et du Grand-Orly.</p>

>>> CHAMBRE DES MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DU VAL-DE-MARNE

Avis rédigé le 3 septembre 2019

Avis favorable

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Enjeu pour le tissu artisanal et commercial de proximité	
<p>L'enjeu en matière commerciale et artisanale de la commune d'Orly est de veiller à une bonne répartition des commerces de proximité, en renforçant l'offre à l'Est par le biais des projets urbains.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conforter l'armature commerciale orlysiennne • Restructurer les pôles de proximité, parfois peu qualitatifs ou peu visibles • Mettre en valeur le pôle du Fer à Cheval (place Gaston Viens) <p>Pour cela, la commune investit son action sur des territoires à enjeux forts, dans les polarités où l'offre commerciale est à redynamiser ou dans des périmètres en projet de développement ou stratégiques non encore investis.</p> <p>La CMA du Val-de-Marne a réalisé une étude de redynamisation du tissu commercial et artisanal d'Orly en 2014 et les préconisations présentées dans le cadre de cette étude sont toujours d'actualité.</p>	<p>Les préconisations de l'étude de redynamisation du tissu commercial et artisanal d'Orly pourront être utilisées dans le cadre des actions que la Ville d'Orly portent en faveur du commerce et de l'artisanat.</p> <p>La Ville d'Orly partage les orientations de la CMA concernant le commerce. La Ville est investie pour revitaliser l'appareil commercial de la ville, autour de pôles de proximité identifiés (Les Saules, place Gaston Viens, Vieil Orly...), et à travers plusieurs leviers : animation, aménagement de l'espace public, acquisition de locaux commerciaux...</p> <p>Ces orientations sont inscrites dans le PADD et les OAP. Le plan de zonage comprend également un linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer, conformément à l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme (voie des Saules, avenue des Martyrs de Châteaubriant, place Gaston Viens, les Terrasses, rue du 11 Novembre 1918, rue du Commerce, rue Louis Bonin...). Ces linéaires ont été édifiés au regard des orientations d'aménagement et permettent de concentrer les locaux commerciaux sur des secteurs où se concentrent les efforts de la Ville en matière de commerce et de service.</p> <p>Les projets d'aménagement sont travaillés dans une logique de commerce et de service de proximité (Chemin des Carrières, Quinze Arpents).</p>
Immobilier d'entreprise	
<p>Les projets de développement et de rénovation d'immobilier d'entreprise programmés pour la ville n'ignorent pas l'artisanat comme un maillon essentiel du développement des zones d'activités économiques.</p> <p>Le développement d'immobilier d'entreprise dans le tissu urbain est par ailleurs l'opportunité de développer l'activité économique par l'artisanat. Pour pérenniser le tissu artisanal et les emplois locaux qu'il génère, l'artisanat a besoin de locaux divers et adaptés à la taille des petites entreprises, compris entre 50 et 300 m², pour permettre aux très petites entreprises de se créer et de se développer harmonieusement.</p>	<p>Le projet de PLU d'Orly préserve les différentes zones d'activités économiques de la ville et le règlement d'urbanisme est adapté aux spécificités de chacune de ces zones. Certains secteurs sont plus spécifiquement dédiés aux entreprises artisanales : Victoire, Clos Pantin, Cosmonautes...</p> <p>Par ailleurs, les entreprises artisanales peuvent s'implanter ponctuellement dans certains tissus urbains de la ville, dès lors que leurs activités sont compatibles avec la présence de logement.</p>

Apports et expertise de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat	
<p>La CMA du Val-de-Marne tient à disposition de la Ville d'Orly un Livre blanc de l'immobilier d'entreprise artisanale. La CMA du Val-de-Marne peut faire part de son expertise en réalisant des études d'opportunité et de faisabilité pour la réalisation d'opérations immobilières à destination des entreprises artisanales.</p>	<p>La Ville d'Orly pourra faire utilement appel aux services de la CMA dans le cadre des actions que la Ville d'Orly porte en faveur du commerce et de l'artisanat.</p>
Avis de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat	
<p>Le PADD de la commune d'Orly vise à organiser le développement urbain prioritairement au travers d'opérations mixtes d'aménagement, de renouvellement ou de mutation. Le PLU révisé d'Orly trace les lignes d'une ville ouverte, maillée et durable. L'artisanat et le commerce peuvent et doivent jouer un rôle majeur dans cet objectif. Les opérations d'aménagement prioritaires sont pensées de façon à créer un maillage du territoire et à décroquer les quartiers de ville. Le commerce de détail prend une place majeure là où les quartiers seront réinventés et restaurés. Dans les projets d'aménagement de zones mixtes, d'activités économiques, de mutation des quartiers, le commerce de détail trouve sa place, comme l'artisanat, maillon essentiel au développement économique de la commune.</p> <p>Par ailleurs, l'attention doit être portée sur les départs d'entreprises consécutifs aux projets de reconversion des sites qui permettront d'organiser la continuité du tissu pavillonnaire existant.</p>	<p>La Ville d'Orly partage les observations de la CMA concernant le commerce et l'artisanat. Ces secteurs ont toute leur place dans le projet urbain d'Orly que le PLU traduit d'un point de vue réglementaire.</p> <p>Dans les secteurs de projet d'aménagement (Chemin des Carrières, SÉNIA, Pasteur...), les entreprises qui doivent être relogées sont accompagnées.</p>

>>> COMMISSION INTERDÉPARTEMENTALE DE PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Avis rédigé le 12 septembre 2019

Avis favorable assorti de réserves :

- reprendre l'objectif de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers dans le PADD et sa justification dans le rapport de présentation,
- assurer une meilleure protection des espaces naturels
 - en précisant le coefficient d'emprise au sol maximale en zone N,
 - en traduisant réglementairement la mise en œuvre opérationnelle de la trame verte et bleue dans les zones U et AU,
 - en prenant des dispositions favorisant les qualités écologiques du secteur des Vœux en identifiant des secteurs sans aménagement, non jardinés mais gérés de manière à maintenir ou restaurer des espaces naturels.

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Bilan général de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers	
<p>Le PLU cite les chiffres du mode d'occupation des sols indiquant qu'Orly dispose de 18,67 hectares d'espaces forestiers, naturels ou semi-naturels. Il n'y a pas d'espace agricole.</p> <p>Un des objectifs généraux du PADD est de « réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain ». Il est décliné par le sous-objectif : « limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 2 % de la superficie de la commune », soit 13,39 hectares de l'emprise communale. La seule zone à urbaniser identifiée dans le PLU concerne le secteur du Trou d'Enfer (6,1 hectares). L'objectif de consommation de 2 % paraît alors disproportionné.</p>	<p>L'objectif 1.4.4 du PADD (Réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé) précise qu'il conviendra de limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 2 % de la superficie totale. Or, le projet de PLU limite en réalité à environ 1,35 % la consommation d'espace libre, soit environ 9 hectares. Donc dans des proportions moindres qu'affichées dans les documents du dossier de PLU.</p> <p>> La Ville propose de modifier ce taux par 1,3 % dans l'objectif 1.4.4 du PADD et dans le rapport de présentation (partie 3.2 Justification des choix retenus pour établir le PADD).</p>
<p>Le secteur du Trou d'Enfer est traversé par la grande trame verte de la Seine au plateau identifiée par le PADD et comporte un des rares espaces boisés de la commune, soumis à demande de défrichement, indiquant la destination forestière de ces terrains.</p>	<p>Le Trou d'Enfer n'accueille pas d'espace boisé soumis à demande de défrichement. Le site accueille actuellement l'emprise des travaux du site de maintenance et de remisage du tramway T9.</p>
<p>Dans le règlement de PLU, l'encadrement de la conservation de pleine terre apparaît peu contraignant avec un seuil fixé à 15 % en zone UA, 10 % en zone UE et UJC et 45 % en zone UP pavillonnaire. Trois seuils qui permettent encore une artificialisation importante.</p>	<p>Les coefficients de biotope sont de 20 % en zone UA, 15 % en zones UE et UJC, et 55 % en zone UP. Les pourcentages en pleine terre sont respectivement de 15 %, 10 % et 45 %. Ces taux sont conformes aux réalités urbaines des secteurs concernés.</p> <p>L'EPAORSA a cependant demandé de relever le coefficient de biotope de la zone UJC à 30 %.</p>
Moyens contribuant à la limitation de la consommation des espaces naturels et forestiers	
<p>● Dispositions en zone N</p> <p>La zone N concerne les principaux secteurs comportant un intérêt écologique. Afin de renforcer au maximum la protection des espaces naturels, il serait souhaitable d'imposer un coefficient d'emprise au sol maximale, de l'ordre de 5 à 10 %. En l'état, le règlement n'est pas en mesure de garantir pour l'avenir les qualités écologiques des zones N.</p>	<p>Les zones naturelles N ont pour vocation de préserver des espaces naturels d'intérêt écologique, paysager et sociaux car accessibles aux Orlysiens. Les projets d'aménagement de ces espaces verts, en grande partie sous domanialité publique, consacrent cette vocation et entendent justement limiter l'urbanisation de ces secteurs. Les constructions nouvelles n'y sont quasiment pas envisagées, sauf dans le</p>

	<p>secteur des Vœux pour des installations légères en lien avec la vocation de loisir et de tourisme du site.</p> <p>> <i>La Ville propose qu'un coefficient d'emprise au sol de 10 % soit fixé pour la zone N, y compris pour les secteurs Ns et Nv.</i></p>
<p>• Dispositions spécifiques au secteur des Vœux</p> <p>L'OAP et le rapport de présentation mentionnent l'importance écologique du secteur des Vœux, reconnu par le SRCE, qui sera dédié à la détente et aux loisirs. La moitié ouest est soumise à demande de défrichement.</p> <p>Distinguer les usages récréatifs de la fonction écologique dans la carte conclusive de l'OAP n° 3 et sur le plan de zonage au sein du secteur des Vœux en identifiant des réservoirs de biodiversité permettrait d'améliorer la prise en compte de la biodiversité dans le futur parc écologique. Les réservoir de biodiversité pourraient notamment être repris dans l'OAP comme secteur à laisser en zone sauvage sans aménagement particulier.</p>	<p>Les plans d'aménagement du secteur des Vœux n'ont pas été établis de manière définitive. C'est ce qui explique qu'aucun périmètre de protection n'ait été précisé sur le plan de zonage et l'OAP relative aux Vœux, dans le projet de PLU.</p> <p>Pour rappel, le secteur des Vœux était considéré jusqu'à très récemment comme un secteur d'urbanisation. Il est d'ailleurs toujours inscrit comme tel au SDRIF.</p> <p>C'est pourquoi les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles, et que le projet de PLU ne peut être aussi précis. Les premières études précisent néanmoins que le secteur de la darse et du Manche de Houe sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine est très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs.</p> <p>> <i>La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion (Manche de Houe) et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux.</i></p> <p>> <i>La Ville propose d'inscrire dans le plan de zonage cette zone d'exclusion au Manche de Houe comme réservoir de biodiversité et la darse comme milieu aquatique et humide conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, et de modifier le rapport de présentation et le règlement en conséquence.</i></p>
<p>• Dispositions spécifiques aux trames vertes et bleues</p> <p>Aucune règle ne traduit réglementairement la mise en œuvre opérationnelle de la grande trame verte d'Orly, de la Seine au plateau, ou de la trame bleue sur les berges de Seine, alors que l'épaisseur, l'imperméabilisation des sols, le degré de végétalisation font partie des paramètres importants pour une bonne mise en œuvre de ces trames et que celles-ci concourent à l'adaptation au changement climatique en ville et à la réduction du risque d'inondation.</p>	<p>Les orientations du PLU, le plan de zonage et le règlement d'urbanisme ont été définies pour mettre en œuvre cette grande trame verte et bleue, de la Seine au plateau. La Ville reconnaît qu'il manque un document cadre pour sa mise en œuvre.</p> <p>> <i>La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.</i></p>

• **Définitions**

Les définitions « espaces verts » et « surface plantée de pleine terre » pourraient être précisées pour distinguer les espaces verts naturels des espaces verts jardinés.

Ces deux définitions sont surtout liées à la compréhension du règlement d'urbanisme et à l'instruction des autorisations du droit des sols. Il n'y a donc pas lieu de différencier les espaces verts naturels et des espaces verts jardinés.

>>> DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

Avis rédigé le 3 septembre 2019

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Concernant les équipements publics	
<p>Pour ce qui concerne le projet de reconstruction sur site du collège Dorval, il importe de modifier l'emplacement réservé, intéressant le foncier prévu pour l'extension du projet, car le Département ne peut en être le bénéficiaire.</p>	<p>Le bénéficiaire de l'emplacement réservé n° 12 (extension du collège Dorval) est le Département, dans le projet de PLU.</p> <p>> <i>La Ville propose d'être bénéficiaire de cet emplacement réservé n° 12.</i></p>
<p>Il est très important que la Ville d'Orly puisse compléter ses perspectives démographiques à 2030. L'anticipation à long terme des dynamiques démographiques est indispensable au Département pour apporter des réponses adaptées en termes de besoins d'équipements et en ce sens, le Département note la volonté de la Ville de produire notamment des logements petits à moyens (1 à 3 pièces) ainsi que des logements spécifiques, dont l'influence est évidemment moindre sur la démographie.</p>	<p>> <i>Les perspectives démographiques dans le rapport de présentation seront affinées.</i></p>
<p>Plusieurs échanges ont déjà eu lieu sur l'impact des développements urbains attendus au SÉNIA et sur la ZAC Chemin des Carrières en matière d'équipements publics, notamment la question de la construction d'un nouveau collège qui permette d'accompagner ces développements à terme. Au regard des éléments en possession du Département, il semble que le projet de reconstruction et d'extension de Dorval à 2025, accompagné d'une évolution de la sectorisation, seront de nature à prendre en compte le projet de ZAC Chemin des Carrières et les premières livraisons de logements du SÉNIA.</p> <p>Pour l'échéance de 2030, il semble en revanche nécessaire d'avoir une emprise collège identifiée dans la zone du SÉNIA qui puisse à la fois correspondre à cette échéance lointaine et ne pas obérer les développements attendus à court terme sur le secteur Vinci-15 Arpents. C'est la raison pour laquelle le Département souhaiterait pouvoir travailler avec la Ville, l'EPT et l'EPAORSA à une nouvelle localisation, permettant à la Ville d'urbaniser le secteur actuellement réfléchi dans le plan guide. En matière de construction de collège, le Département demande à ce que le foncier lui soit apporté dépollué et mis à disposition gratuitement, dans le cadre d'une emprise estimée à 6 000/7 000 m² pour en limiter l'impact au sein du SÉNIA.</p>	<p>Les études sur le secteur du SÉNIA se poursuivent, et permettront de préciser le lieu d'implantation d'un futur collège et son périmètre.</p>
Concernant le renouvellement urbain	
<p>La requalification d'Orly Est se poursuit, avec notamment le NPRU, un projet dynamique pour lequel le Département s'est engagé à mobiliser les budgets de ses différentes politiques départementales, afin de contribuer à sa pleine réussite.</p> <p>Les projets doivent ainsi permettre de rendre ces</p>	<p>La Ville partage pleinement les points de vue du Département sur le projet de renouvellement urbain des quartiers Est, traduit par une OAP spécifique et des règles d'urbanisme permettant la mise en œuvre du projet de NPRU.</p>

<p>quartiers attractifs et durables, intégrés à leur environnement, avec une réelle mixité fonctionnelle, une forte production de logements abordables de qualité, une desserte efficace et une présence de la nature en ville. Ils devront également prendre en compte de façon effective les besoins et demandes des habitants et usagers du territoire en termes de services, d'équipements, d'emploi-formation et de participation. Des enjeux qui sont largement développés dans le cadre du présent projet de PLU.</p>	
<p>Concernant les emplacements réservés au titre de la voirie et au bénéfice du Département</p>	
<p>La Ville et le Département ont échangé sur la pertinence de l'emplacement réservé au bénéfice du Département, route Charles Tillon, emplacement dont le Département a demandé à la Ville de supprimer par un courrier du 8 mars 2017. Le Département partage l'ambition de la Ville d'accompagner au mieux les mutations urbaines et l'évolution du réseau de transport du territoire, mais il lui semble nécessaire d'élargir les réflexions qui ne peuvent être menées que dans le cadre d'opérations urbaines et de transport lourd. Le financement de la maîtrise foncière sera alors étudié dans ce cadre. Le Département prend bonne note que la Ville a repris à son bénéfice cet emplacement réservé et demande que cet emplacement réservé n'impacte pas les bâtis, en particulier la cité-jardin.</p>	<p>La route Charles Tillon doit devenir un axe majeur de la ville. Elle relie en effet le Vieil Orly et les quartiers Est à la cité-jardin, à l'aéroport, au Pont de Rungis et au SÉNIA. De nouveaux quartiers vont émerger de part et d'autre de cette voie : Quinze Arpents, frange Nord de la plateforme aéroportuaire... Elle doit donc être retraitée en avenue urbaine accueillant des espaces publics généreux et le futur prolongement du tramway T9, tout en tenant compte des constructions existantes (Air France Industries, cité-jardin) qui ne seront pas impactées par cet élargissement de la route Charles Tillon.</p> <p>Du fait du refus du Département de conserver l'emplacement réservé pour l'élargissement de la route Charles Tillon, la Ville a repris cet emplacement réservé à son compte, toutefois en en modifiant la destination (pistes cyclables et tramway T9 prolongé, au lieu d'un simple élargissement routier).</p>
<p>Concernant le réseau structurant de transport</p>	
<p>Si l'arrivée de transports en commun performants est une condition nécessaire au report modal, elle n'est pas suffisante et doit être accompagnée d'aménagements favorisant le rabattement vers ces infrastructures et vers les pôles d'emplois, notamment ceux du pôle d'Orly-Rungis en bus, à vélo ou à pied.</p> <p>Dans le cadre de la réactualisation de son Plan de Déplacement, document stratégique adopté à l'unanimité en début d'année, le Département porte d'ailleurs l'objectif d'une part modale de 30 % pour les transports en commun et 9 % pour les vélos, à l'horizon 2030.</p>	<p>La complémentarité et la diversité des offres de mobilité et de déplacement sont inscrites dans le projet urbain d'Orly et ses retranscriptions réglementaires dans le PLU.</p> <p>Par ailleurs, la Ville a lancé une étude de mobilité qui permettra de définir un schéma directeur cyclable.</p>
<p>Concernant le réseau de bus</p>	
<p>IDFM mène des études dans le cadre de l'arrivée du Grand Paris Express. À ce titre, une nouvelle ligne D21 est identifiée pour desservir Orly à terme. Des études plus fines doivent être réalisées afin de déterminer son itinéraire sur l'ensemble du trajet Bell Épine/Villeneuve-le-Roi, et en particulier sur la commune d'Orly. la carte du schéma cible de restructuration</p> <p>Les pôles multimodaux doivent être aménagés pour la lisibilité de l'offre de transports en</p>	<p>Orly est une ville qui sera de plus connectée aux territoires métropolitains, grâce aux tramways T7 et T9, aux métros 14 et 18, au RER, aux lignes de bus en site propre... Toutefois, pour que ces lignes de transports profitent à l'ensemble des Orlysiens, il convient de restructurer efficacement le réseau de bus : fréquences, rabattement, points de correspondance... C'est le travail que mène la Ville avec Île-de-France Mobilités.</p>

<p>commun et leur attractivité. Ceci est le cas pour les gares existantes, mais aussi celles en projet comme la station de la ligne 14 à Pont de Rungis. C'est ainsi qu'il convient de renforcer et développer le rabattement bus vers ce nouveau pôle gare pour un rayonnement optimal sur le territoire.</p> <p>Sur l'ensemble des secteurs de projet de la commune, et dans la perspective d'accompagner la densification, il serait judicieux que les aménagements de voirie et d'espaces publics tiennent compte, quand cela est possible, des besoins nécessaires en termes de desserte bus (largeur des trottoirs, girations...). L'objectif est de ne pas obérer l'avenir en permettant la modification d'itinéraire des bus, l'augmentation des fréquences, l'adaptation du matériel roulant...</p>	<p>La nouvelle ligne D21 offrira des liaisons et des connexions supplémentaires pour les Orlysiens. La Ville souhaite que la ligne passe par l'avenue de l'Aérodrome, entre la gare d'Orly-Ville et le Pont de Rungis, pour desservir le Vieil Orly et le Parc de la Cloche.</p> <p>Ce travail sur les lignes de bus et les points de correspondance s'accompagne d'un aménagement des espaces publics, que la Ville d'Orly prend déjà en considération.</p>
Concernant les modes actifs	
<p>La Ville d'Orly souhaite favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Le Département soutient cette initiative qui contribuera à faire du vélo et de la marche des modes de transport performants pour les déplacements du quotidien. Cependant, le Département sera vigilant à ce que les cyclistes et les piétons puissent cohabiter sans que la sécurité et le confort des uns ne soient compromis par la circulation des autres. Concernant la conception des aménagements, il conviendra donc d'entamer une réflexion sur le dimensionnement des pistes et bandes cyclables dont l'usage est amené à évoluer dans les années à venir (circulation des engins de déplacements personnel sur les aménagements cyclables, vélos cargos...).</p> <p>En outre, Orly accueille sur son territoire l'eurovéloroute 3, axe cyclable structurant emprunté pour les déplacements pendulaires domicile-travail. Le Département souhaite que cette piste stratégique soit confortée dans son usage.</p>	<p>La Ville d'Orly partage complètement les observations du Département. Elle a d'ailleurs lancé une étude de mobilité qui permettra de définir un schéma directeur cyclable, comprenant toutes les dimensions des déplacements actifs (itinéraires, aménagement d'espaces publics...).</p> <p>L'eurovéloroute 3 passe par les berges de la Seine. C'est un secteur stratégique pour Orly, à plusieurs points de vue : préservation des berges de la Seine, aménagement du secteur des Vœux en parc, itinéraires cyclables pour le quotidien et les loisirs, nouveaux rapports de la ville au fleuve...</p>
Concernant le stationnement vélo dans les nouvelles constructions	
<p>Dans le règlement, partie UA.6-3-3, la Ville indique : « Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des locaux fermés au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de système d'attaches ». En cohérence avec la volonté du Département de faciliter la pratique du vélo, il pourrait être intéressant de préconiser une surface minimale, calculée par application de ratios, qui serait fonction de la destination de la construction.</p>	<p>Le règlement projeté comprend déjà un minimum de surface dédiée au stationnement des vélos. Toutefois, ce n'est pas le cas pour les autres constructions.</p> <p>> <i>La Ville propose qu'un minimum soit fixé pour les constructions à usage de bureau, d'activités et de commerce.</i></p>
Concernant les projets de voiries	
<p>Dans l'OAP, page 18, la Ville indique que « l'amélioration du maillage du Grand Ensemble passe notamment par requalification des avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant-RD 225, la création de nouvelles voies</p>	<p>Les avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant sont des axes routiers importants, qui doivent mieux s'insérer dans l'environnement urbain des quartiers Est en cours de mutation. Il convient donc de</p>

<p>secondaires ou le prolongement de voies existantes, et la création de venelles et d'allées piétonnes nouvelles ». Au regard de cet enjeu, le Département informe la Ville qu'il n'a pas prévu de requalifier la RD 225 à court terme.</p> <p>Pour mémoire, tout accès en entrée et en sortie depuis ou vers le réseau routier départemental doit faire l'objet d'une concertation avec les services de la Direction des Transports de la Voirie et des Déplacements.</p>	<p>conserver un objectif de retraitement de ces voies.</p>
Concernant le stationnement	
<p>Le PADD fait mention de l'encadrement du stationnement afin d'encourager le recours à d'autres modes de transports et à favoriser une meilleure gestion de l'espace public pour tous les usagers. Cela passe notamment par la mise en place d'une offre de stationnement plus adaptée dans les secteurs qui paraissent saturés (dans le Vieil Orly, par exemple) et la lutte contre le stationnement illicite sur l'espace public. Sur un plan général, le Département propose de ne pas entraver l'émergence de nouvelles formes de mobilité en prévoyant une évolutivité des espaces de stationnement (covoiturage, arceaux vélos...).</p>	<p>Ces préoccupations sont partagées par la Ville d'Orly.</p>
Concernant le SÉNIA	
<p>Pour accompagner les mutations du secteur du Pont de Rungis et du SÉNIA, le Département a lancé en 2016 une démarche partenariale pour la requalification de la RD 7 sud et pour l'amélioration de la maille viaire dans le secteur du pôle d'emploi Orly-Rungis. Il s'agit de mieux répondre aux besoins de mobilité actuels et à venir, en favorisant la circulation des modes actifs et les échanges est-ouest aujourd'hui particulièrement contraints par le caractère autoroutier de l'axe RD 7 sud.</p>	<p>Le Département est pleinement associé aux différentes études pour l'aménagement du SÉNIA.</p>
Concernant l'assainissement	
<p>Dans l'état initial de l'environnement, page 48, la question de l'impossibilité technique de raccordement au réseau public d'assainissement d'eaux usées est abordée, ce qui fait référence à la mise en œuvre d'un système d'assainissement non collectif (ANC), du fait de l'impossibilité technique de raccordement. Si c'est le cas, cette proposition pose question en termes juridiques. En effet, le recours à une telle solution rend obligatoire la mise en place d'un Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC), ce qui interroge sur le positionnement de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre par rapport à une telle proposition. Par ailleurs, cette possibilité s'avère contradictoire avec le classement de l'ensemble du Val-de-Marne en zone d'assainissement collectif.</p>	<p>La Ville ne souhaite pas la mise en œuvre de système d'assainissement non collectif. La règle reste bien le raccordement aux réseaux d'assainissement.</p> <p>> <i>L'état initial de l'environnement sera modifié en conséquence.</i></p>

Annexes techniques concernant la voirie, les transports et les déplacements	
<ul style="list-style-type: none"> • Propositions du Département d'adopter les mêmes normes de plancher minimum pour créer des stationnements vélos dans les nouvelles constructions, au regard de leurs destinations, qui figurent dans le Plan de Déplacement du Val-de-Marne actualisé : <ul style="list-style-type: none"> - logement/logements social : 1,5 m²/logement avec un minimum de 3 m² - hébergement pour étudiants, foyers : 1,5 % SDP - bureaux : 1,5 m²/100 m² SDP - artisanat, commerce : 1 place/200 m² de SDP au-delà de 500 m² de SDP - hébergement hôtelier : 5 m²/1 000 m² SDP - restauration : pas de norme - entrepôt : 5 m²/1 000 m² SDP - équipements d'intérêt collectif et services publics : nombre de place suffisant au regard des besoins - écoles primaires : 1 place/12 élèves - établissements d'enseignement secondaire et supérieur : 1 place/5 élèves 	<ul style="list-style-type: none"> • Normes dans le projet de règlement : <ul style="list-style-type: none"> - habitation : 0,75 m² pour logements < 2 pièces et 1,5 m² pour logement > 3 pièces - bureaux : 1,5 m²/100 m² SDP - activités et commerces > 500 m² : 1 place/10 employés - équipements d'intérêt collectif et services publics : nombre de place suffisant au regard des besoins > <i>La Ville propose de conserver les règles relatives au stationnement vélo contenues dans le projet de PLU pour les constructions à usage d'habitation.</i> <i>En revanche, les normes proposées par le Département pour les autres activités seront reprises dans toutes les zones du PLU.</i>
Annexes techniques concernant les équipements départementaux	
<ul style="list-style-type: none"> • La rédaction des articles UA.5-1-3, UC.5-1-3 et UR.5-1-3 gagnerait à être améliorée, en remplaçant « cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif » par « l'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif », ce qui lèverait toute ambiguïté sur l'étendue de l'exemption de coefficient de biotope par surface. 	<ul style="list-style-type: none"> > <i>La Ville propose de modifier les dispositions des articles 5-1-3 pour l'ensemble des zones du PLU, dans les termes proposés par le Département.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs dispositions risquent de poser des difficultés importantes pour la reconstruction éventuelle des équipements (notamment celle du collège Dorval), mais également leur entretien courant : <ul style="list-style-type: none"> - l'obligation de traiter en espace vert au moins 30 % de la surface des marges de retraits imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques (UA.5-2-1, UC.5-2-1 et UR.5-2-1). Selon le contexte, la taille et la configuration du terrain ou l'équipement concerné, cette disposition risque d'être compliquée à mettre en œuvre et les espaces verts en résultant difficiles à entretenir et à maintenir en bon état (en fonction de la disposition des bâtiments, de l'exposition, de l'éventuelle position des voies internes dans ces marges de retraits...). Le pourcentage exigé demande à être allégé pour toutes les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif, 	<ul style="list-style-type: none"> > <i>La Ville propose de modifier les dispositions des articles 5-2-1 pour l'ensemble des zones du PLU, en rajoutant la phrase suivante : « Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif ».</i>

<p>- l'obligation de planter au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espace libre (UA.5-2-5, UC.5-2-5 et UR.5-2-5). Les mêmes motifs conduisent à solliciter également un allègement quantitatif pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif au vu des contraintes et impératifs inhérents au fonctionnement des équipements départementaux, notamment les collèges,</p> <p>- la limitation à un seul accès pour véhicule (UA.7-3-3, UC.7-3-3, UR.7-3-3 et N.7-3-3) peut s'avérer très pénalisante lors de la mise au point des projets départementaux, notamment celui de la reconstruction du collège Dorval. Les contraintes de terrain, voire de réalisation des projets en site occupé, le nombre des accès à prévoir (livraisons, secours, entretien, personnel) amènent à demander la possibilité d'autoriser plusieurs accès pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.</p>	<p>La Ville maintient la disposition actuelle des articles 5-2-5 contenue dans le projet de PLU arrêté.</p> <p>> La Ville propose de modifier les dispositions des articles 7-3-3 pour l'ensemble des zones du PLU, en rajoutant la phrase suivante : « Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif ».</p>
<p>Annexes techniques concernant les parcs et espaces verts</p>	
<p>• Le Plan Vert départemental 2006-2016, cité page 108, est arrivé à son terme et une mise à jour doit donc être effectuée. En effet, un nouveau Plan vert portant sur la période 2018-2028 a été approuvé par l'assemblée départementale le 25 juin 2018.</p>	<p>> Une correction du rapport de présentation sera donc apportée, pour préciser le terme du précédent Plan Vert départemental et l'approbation d'un nouveau.</p>
<p>• Au sujet des prescriptions liées aux caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère, et plus particulièrement les alignements d'arbres (page 217), le Département fait remarquer que la majorité des alignements plantés sur les axes structurants de la ville est composée d'alignements départementaux. La rédaction de l'article indique que « dans le cas d'un abattage exceptionnel d'un arbre situé dans un alignement repéré au plan de zonage, il est recommandé que celui-ci soit compensé par la plantation d'un arbre situé au sein du même alignement ou d'un autre alignement repéré sur le plan.</p> <p>Le Département propose de reformuler ce paragraphe au regard de la Charte de l'Arbre du Département, approuvée par l'assemblée départementale le 19 mai 2014, qui ne prévoit pas systématiquement le remplacement d'un arbre abattu, comme suit : « dans le cas d'un abattage exceptionnel d'un arbre jeune situé dans un alignement d'avenir et repéré au plan de zonage, il est recommandé que celui-ci soit remplacé en lieu et place ».</p>	<p>Les alignements sont des constituantes essentielles de la grande trame verte d'Orly, qui va de la Seine au plateau, sous la forme de pas japonais. Outre leurs fonctions écologiques, les alignements d'arbres participent à la lutte contre le réchauffement urbain et participent à la qualité paysagère du cadre de vie des Orlysiens.</p> <p>C'est donc à ce titre que les alignements d'arbres ont été repérés au projet de PLU et inscrit au plan de zonage.</p> <p>La rédaction proposée par le Département ne propose que le remplacement des arbres jeunes. Ce qui n'est pas souhaité par la Ville.</p> <p>La Ville maintient les dispositions actuelles relatives aux alignements d'arbres repérés au titre de l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme.</p>
<p>• Dans la même section, en page 221, l'article 3 portant sur la volumétrie et l'implantation des constructions et plus particulièrement la sous-section relative aux « implantations des constructions par rapport aux voies et emprises publiques » appelle le commentaire suivant. Il est indiqué que les implantations se feront soit à l'alignement actuel soit en retrait, et que le</p>	<p>Le gestionnaire des voiries desservant les constructions sont consultés lors des instructions des autorisations du droit des sols. Le Département est donc consulté pour tout projet situé le long d'une voie départementale. Le Département peut alors autoriser ou refuser toute avancée au-dessus de son domaine.</p>

<p>retrait est imposé dans les zones UE et UP. Or, tous les axes départementaux ne sont pas exclusivement situés en zone UE et UP et il convient de s'assurer qu'aucune saillie fixe ne vienne en avancée sur les emprises publiques et ne remette en cause la présence même d'arbres d'alignement dans la rue. Il est donc proposé de faire figurer la rédaction suivante : « les saillies fixes (balcons, loggias, oriel...) au-dessus du domaine départemental sont soumises à l'autorisation préalable des services départementaux.</p>	<p>La Ville maintient les dispositions actuelles relatives aux implantations des constructions par rapport aux voies et emprises publiques</p>
<p>Annexes techniques concernant l'archéologie préventive</p>	
<p>• Au vu des nouveaux espaces à urbaniser ou à densifier, le Département informe la commune que les opérations d'aménagement susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique sont soumises aux procédures de l'archéologie préventive. Le Service départemental d'archéologie attire l'attention de la Ville sur le fort potentiel archéologique de son territoire et lui conseille de se rapprocher du Service régional de l'archéologie d'Île-de-France afin qu'il examine si les projets d'aménagement sont susceptibles de donner lieu à des prescriptions de diagnostic archéologique. Les OAP du Vieil Orly avec création de places de stationnement en sous-sol devraient tout particulièrement être concernées.</p> <p>Pour rappel, les dernières opérations réalisées sur la commune ont mis au jour de nouveaux sites, dont un établissement rural gallo-romain au Clos Pantin. Par ailleurs, l'étude de deux maisons villageoises, rue Louis Bonin, réalisée avant leur démolition en 2010, avait permis d'obtenir des informations inédites.</p> <p>Pour information, deux nouvelles opérations archéologiques seront réalisées par le Service archéologie dans les secteurs du SÉNIA (opération Parcs en Scène) et sur la ZAC Chemin des Carrières.</p>	<p>La prise en compte du patrimoine est une évidence pour la Ville d'Orly. Les services archéologiques sont bien entendus consultés avant tout projet.</p>
<p>Annexes techniques concernant l'assainissement</p>	
<p>• Pages 108 (§2.3), 128 (§2.2), 166 (§2.2) et dans le tableau page 247 du rapport de présentation, le SDAGE est abordé sans faire mention de l'annulation par le Tribunal Administratif de Paris de l'arrêté du 1^{er} décembre 2015 remettant expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Le Département souhaiterait que la formulation utilisée page 12 au paragraphe 7 soit donc reprise.</p>	<p>> Les différents paragraphes mentionnés par le Département seront modifiés en conséquence, sur le modèle du septième paragraphe de la page 12.</p>
<p>• Page 167 du rapport de présentation, il faut remplacer le Règlement sanitaire départemental par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement (RSDA). Ce document a été mis à jour et approuvé par l'assemblée départementale en date du 24 juin 2019. Le règlement de service de l'assainissement de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre est également en cours de validation.</p>	<p>> La page 167 du rapport de présentation sera modifiée en conséquence.</p> <p>> Le nouveau Règlement de Service Départemental d'Assainissement sera annexé au PLU.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Dans le paragraphe relatif à l'assainissement (pages 170 et 171) du rapport de présentation, il faut remplacer « communaux » par « territoriaux », étant donné que depuis le 1^{er} janvier 2016, par application de la loi NOTRE, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre assure la compétence assainissement. Il serait également judicieux de valoriser la gestion des eaux pluviales sur la commune d'Orly, qui se veut être en zéro rejet pour l'ensemble de la parcelle et pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante (article 8-2-2 du règlement). 	<p>> Les pages 170 et 171 du rapport de présentation sera modifiée en conséquence, pour remplacer « communaux » par « territoriaux » et pour mettre en avant la mise en avant du zéro rejet des eaux pluviales.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Dans le paragraphe sur les grands principes d'élaboration du règlement, dans le rapport de présentation, dans l'article 8 (page 223), le Département propose la rédaction suivante : « En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle doit être privilégiée pour tenir compte des orientations du SDAGE Seine-Normandie <u>et du zonage pluvial départemental</u>. Cela permet de limiter les coûts de gestion de ces eaux, dans le cas d'une redirection vers la station d'épuration. Toutefois, les contraintes de sol ne permettent pas toujours l'infiltration optimale des eaux pluviales. Cependant, l'infiltration des eaux de pluie est possible sur le sol en place et ceux dès les premiers millimètres de pluies (préconisation de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie). <u>Dans ce cas, il est recommandé de privilégier une infiltration des eaux de manière diffuse (en plusieurs points, par exemple par une infiltration naturelle de la pluie sur un espace vert) à une infiltration concentrée en un point de rejet (par exemple dans un puits d'infiltration)</u>. Dans le cas où l'impossibilité d'infiltration a été démontrée, il est demandé le respect d'un débit de fuite maximal de : - 5 litres/seconde/hectare <u>sur les réseaux territoriaux</u>, - 10 litres/seconde/hectare au maximum sur les <u>réseaux départementaux, sur le secteur sud-ouest s'écoulant vers l'Essonne</u>, - 4 litres/seconde/hectare au maximum sur les <u>réseaux départementaux, sur le reste de la commune</u>. <p><u>Cette valeur de débit ne devra pas être dépassée quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales</u>. Ces dispositions permettent de limiter la pression sur les réseaux, par des aménagements de <u>stockage-rétention</u> par exemple ».</p>	<p>> Le rapport de présentation (page 223) sera modifié comme proposé par le Département.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Dans l'évaluation environnementale, même remarque que précédemment, dans le paragraphe sur la gestion de l'eau et des déchets (page 4), ajouter un paragraphe sur la gestion des eaux pluviales. Dans l'état initial de l'environnement, page 48, ajouter un paragraphe sur la gestion des eaux pluviales qui n'est pas abordée. 	<p>> L'évaluation environnementale (pages 4 et 48) sera modifiée comme proposé par le Département.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Les articles 8 du règlement abordant la gestion des eaux pluviales sont conformes au zonage pluvial départemental. 	<p>Pas de modification à apporter.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Les articles 8-2-1-2 du règlement abordent les conditions de raccordement au réseau public en cas de contraintes techniques empêchant ce dernier. Ils sont à modifier. Comme dit précédemment, la question de l'impossibilité technique de raccordement au réseau public d'assainissement d'eaux usées est abordée, ce qui fait référence à la mise en œuvre d'un système d'assainissement non collectif (ANC), du fait de l'impossibilité technique de raccordement. Si c'est le cas, cette proposition pose question en termes juridiques. En effet, le recours à une telle solution rend obligatoire la mise en place d'un Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC), ce qui interroge sur le positionnement de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre par rapport à une telle proposition. Par ailleurs, cette possibilité s'avère contradictoire avec le classement de l'ensemble du Val-de-Marne en zone d'assainissement collectif. 	<p><i>La Ville ne souhaite pas la mise en œuvre de système d'assainissement non collectif. La règle reste bien le raccordement aux réseaux d'assainissement.</i></p> <p><i>> L'état initial de l'environnement sera modifié en conséquence.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Dans les articles 8-2-2 concernant la gestion des eaux pluviales, le règlement stipule que le débit de rejet autorisé est encadré par le RSDA. Il peut être ajouté le zonage pluvial départemental. Ce document fixe les valeurs maximales des débits autorisés pour les rejets des eaux pluviales, sur les réseaux pluviaux ou unitaires départementaux, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> - 10 litres/seconde/hectare au maximum sur les réseaux départementaux, sur le secteur sud-ouest s'écoulant vers l'Essonne, - 4 litres/seconde/hectare au maximum sur les réseaux départementaux, sur le reste de la commune. <p>Cette valeur de débit ne devra pas être dépassée quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.</p>	<p><i>> Le règlement sera modifié en conséquence pour préciser que le débit de rejet est encadré par le RSDA et le plan de zonage annexé.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • L'annexe 16 (règlement sanitaire départemental) a été produit par les services en charge de la santé publique, pas par les services en charge de l'assainissement. Il n'est plus d'actualité concernant son volet assainissement qui est remplacé par le Règlement de Service de l'Assainissement Départemental (RSDA). Le règlement de service de l'assainissement de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre est également en cours de validation. L'annexe 19 est donc à mettre à jour. 	<p><i>> Le nouveau Règlement de Service Départemental d'Assainissement sera annexé au PLU.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Le plan de zonage pluvial départemental est à mettre en annexe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le plan de zonage pluvial départemental est déjà annexé au PLU (annexe 19b).
Annexes techniques concernant l'habitat	
<ul style="list-style-type: none"> • Information sur le plan d'actions pour un accès de tous les Val-de-Marnais à un logement de qualité. <p>Le logement constitue une préoccupation forte des Franciliens. Avec près de 90 000 demandeurs</p>	<p><i>> Le Département étant un acteur majeur de la politique du logement et de l'habitat et un partenaire essentiel de la Ville d'Orly, le rapport de présentation sera complété par ces mentions (page 15).</i></p>

de logement social, dans le Val-de-Marne, le logement est une priorité pour nos concitoyens et pour notre collectivité. L'ampleur des besoins a rendu nécessaire l'intervention volontaire et ambitieuse du Département depuis 1983, d'abord pour soutenir la réhabilitation du parc locatif social, puis le développement d'une offre nouvelle, et à partir de 2006 le renouvellement urbain.

La politique départementale de l'habitat est un élément fort du projet du Département. Elle concourt au bouclier social et contribue à l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'habitat. Cette politique transversale a des articulations très étroites avec d'autres politiques publiques départementales, et notamment celles de l'aménagement, du développement urbain, de la lutte contre la précarité énergétique, du développement durable, de l'emploi et des solidarités.

La politique départementale de l'habitat renouvelée en 2017 vise à :

- satisfaire les besoins en logements abordables de la population et des salariés en favorisant la mixité sociale et une répartition territoriale équitable du logement social,
- promouvoir le développement durable en conjuguant qualité de l'habitat, démocratie participative et insertion professionnelle,
- réduire les charges des locataires et les émissions de gaz à effet de serre des logements,
- soutenir la restructuration urbaine des grands quartiers d'habitat social, dans les projets de renouvellement urbain,
- soutenir la requalification durable de l'habitat privé dégradé et produire des logements conventionnés dans le parc privé,
- favoriser l'accès et le maintien dans le logement, grâce aux aides du Fonds de Solidarité Habitat.

>>> DIRECTION RÉGIONALE D'ACTION CULTURELLE D'ÎLE-DE-FRANCE

Avis rédigé le 17 juillet 2019

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Rapport de présentation	
<ul style="list-style-type: none"> Page 99 : c'est uniquement le chœur de l'église qui est protégé au titre des monuments historiques. 	<p>> <i>Le rapport de présentation sera modifié en conséquence.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> Page 100 : il est souhaitable de lister les bâtiments supprimés de la liste des édifices protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme afin de juger l'impact de ces démolitions sur le patrimoine local. De plus, la disparation de certains de ces éléments du PLU n'est pas souhaitable car elle impacterait considérablement la qualité du paysage et du patrimoine de la ville : les différents éléments composant le château du parc Méliès qualifient le parc Méliès dans lequel ils se situent ; la fresque du gymnase Gagarine est une représentation moderne mais intéressante de l'histoire architecturale de la ville ; la maison Jean Prouvé est une réalisation d'un architecte reconnu ; les places de l'Églises et du général Leclerc et tous les éléments du patrimoine paysager (à l'exception du square Musset) sont nécessaires à préserver dans le PLU car ils créent des îlots de fraîcheur indispensables dans ce contexte de réchauffement climatique. 	<p>Le projet de PLU modifie la liste des édifices à protéger au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme. La Ville a fait le choix de ne pas conserver dans cette liste certains édifices. Par ailleurs, la maison Jean Prouvé a été détruite par un incendie.</p> <p>> <i>La liste de ces édifices ne figurant plus sur la liste des édifices à protéger au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme sera précisée.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> pages 99 et 100 : l'étude patrimoniale mériterait d'être plus illustrée et approfondie, notamment en ce qui concerne les matériaux de construction et les typologies de bâtis. 	<p>Aucune étude de ce type n'a été réalisée dans le cadre de la révision du PLU. Il n'est donc pas possible d'approfondir l'étude patrimoniale du rapport de présentation. La Ville d'Orly envisage de réaliser une étude patrimoniale architecturale, urbaine et paysagère, dont les préconisations pourront faire l'objet d'une modification ultérieure du PLU.</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 126 : ce plan devrait être complété par des plans séparés des trames vertes et bleues, afin de rendre l'ensemble plus lisible. Les nouveaux espaces verts prévus à l'ouest de la ville risquent de se retrouver disséminés au milieu des grands bâtiments industriels existants et du quartier d'affaires envisagé dans l'OAP Cœur d'Orly. 	<p>> <i>La carte page 126 sera refaite. Une OAP spécifique à la trame verte sera rajoutée.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> pages 219 et 223 : il est inquiétant de constater l'absence de règles d'emprise au sol sur la plupart des zones (cf. UA, UC, UJC, UJS, UOAP, UR, UZ, 1AU, N, Ns et Nv), même si l'article 5 de chaque zone sur les surfaces d'espaces verts est censé contrôler la consommation de ces espaces. En effet, au-delà du fait que cette absence de règles peut tromper les pétitionnaires, il peut être constaté que même la surface de pleine terre n'est pas réglementée dans certaines zones (UZ, 1AU, N, Ns et Nv). Il n'est pas souhaitable que ces parties du territoire soient entièrement constructibles. Un pourcentage conséquent de 40 % devra être exigé, par exemple, pour les 	<p>Le projet de PLU s'appuie sur le coefficient de biotope pour limiter la consommation de l'espace. Les autres règles liées au gabarit des futures constructions limitent également de fait la consommation de l'espace. Toutefois, pour ne pas laisser de doute sur les intentions du projet de PLU, des coefficients d'emprise au sol seront institués dans certaines zones.</p> <p>> <i>Un coefficient d'emprise au sol (articles 3) est institué pour les zones UA (60 %), UC (60 %) et N (10 %).</i></p>

<p>parcelles pavillonnaires, et qui peut être abaissé pour les autres constructions. Néanmoins, un pourcentage clair doit être fixé. D'une manière générale, le règlement laisse peu de place pour les surfaces de pleine terre, sauf dans les zones pavillonnaires UP. Ces espaces non bâtis sont indispensables pour planter des arbres de haute tige et créer ainsi des îlots de fraîcheur. Il conviendrait donc d'appliquer des conditions plus restrictives de l'utilisation des sols favorisant la pleine terre.</p>	
<p>• page 222 : l'assouplissement des règles concernant les ITE ne doit pas permettre la dénaturation du bâti ancien. En effet, les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devraient rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. De plus, l'isolation constitue un revêtement étanche rendant plus difficiles les échanges gazeux nécessaires au maintien d'un bon état sanitaire sur les maçonneries anciennes (brique, pierre).</p>	<p>Pour ne pas dénaturer les constructions anciennes dans le cadre d'une isolation thermique par l'extérieur, la Ville propose de modifier l'article 4-3-2 lié aux performances énergétiques.</p> <p><i>> L'article 4-3-2 est modifié en rajoutant à la règle : « Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...) ».</i></p>
PADD	
<p>• page 11 : un des objectifs est de garantir la présence d'espaces non imperméabilisés. Le règlement et le rapport de présentation ne sont pas représentatifs de cet objectif. La même observation peut être apportée afin d'assurer une trame verte et bleue (page 30).</p>	<p><i>> Une OAP spécifique à la trame verte sera rajoutée.</i></p> <p><i>> Un coefficient d'emprise au sol (articles 3) est institué pour les zones UA (60 %), UC (60 %) et N (10 %).</i></p>
OAP	
<p>• Le Vieil Orly Sur le plan de l'OAP, il manque des prescriptions claires et définies afin de comprendre l'évolution précise de ce quartier. Par exemple, « l'aménagement qualitatif sur l'axe église-place du marché-mairie » n'est pas assez explicite.</p> <p>La liaison à valoriser qui passe à travers le collège Dorval est peu compréhensible.</p> <p>Un bâti ancien, dénaturé au rez-de-chaussée mais intéressant (l'hôtel de la gare » et la clôture du 3 avenue de l'Aérodrome se situent en haut à droite de l'OAP 4 Gare-11 Novembre. Ils doivent être conservés.</p>	<p>Les OAP fixent des intentions d'aménagement, qui ne peuvent pas être nécessairement détaillées. L'aménagement de la rue du Commerce, entre la mairie et l'église, doit participer à la revalorisation du Vieil Orly, au même titre que des interventions foncières ou l'animation commerciale et la construction de logements neufs.</p> <p>Cet aménagement et celui du secteur des Ruelles seront travaillés avec l'Architecte des Bâtiments de France.</p> <p>L'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre est destiné à recréer un lien urbain entre la gare et le Vieil Orly par la construction de logements, les formes urbaines futures et l'installation de commerce. L'Hôtel de la Gare n'est pas destiné à être conservé.</p>
<p>• Orly Est Sur le plan, les pôles de quartier sont à mieux circonscrire : les tracés arrondis proposés ne sont pas aussi précis qu'un repérage cadastral.</p>	<p>La représentation cartographique de ces pôles de quartier n'est pas destinée à être aussi précise.</p>

<p>● Les Vœux, le Trou d’Enfer, le Bouvray Sur le plan, on peut apercevoir une liaison entre la station des Saules et le RER D à Villeneuve-Saint-Georges. Il serait souhaitable d’avoir plus d’informations et de règles sur les travaux à effectuer pour le franchissement de la seine et sur l’intégration de cette liaison dans le futur parc des Vœux.</p> <p>La trame verte relie le parc Jean Mermoz au parc des Vœux. Dans un souci de continuité végétale, le Trou d’Enfer devra assurer cette liaison. L’urbanisation de cet espace ne va pas dans le sens de la trame verte et est directement en contradiction avec l’objectif écologique affiché.</p>	<p>Le franchissement de la Seine par une passerelle, entre les gares des Saules et de Villeneuve-Triage, est inscrit au SDRIF. Elle s’intégrera bien entendu au site des Vœux, qui sera aménagé en parc et en réservoir de biodiversité à préserver.</p> <p>L’aménagement du Trou d’Enfer, secteur aujourd’hui en chantier et n’ayant plus aucun caractère naturel, prévoit la création d’un espace vert central. Cet espace sera aménagé comme un maillon de la grande trame verte de la Seine au plateau, sous la forme de pas japonais.</p>
<p>● SÉNIA, les Carrières L’implantation de davantage de constructions juste à côté de l’aéroport et coupées du reste de la ville nécessiterait la création de collèges, de lycées, d’écoles et autres équipements publics à prévoir. L’artificialisation actuelle de ces sols devrait être atténuée par la création d’espaces paysagers et de pleine terre conséquents dans le cadre de cette mutation, toujours dans un intérêt de maintien d’îlots de fraîcheur. Le pôle multimodal prévu à côté de la cité-jardin devrait s’adapter en termes de hauteur et de volumétrie afin de bien s’intégrer à cet environnement particulier.</p>	<p>L’aménagement du secteur du SÉNIA doit permettre la création d’un nouveau quartier orlysisien, dans le prolongement de ceux existants. Il prévoit bien la construction de nouveaux équipements et la restructuration d’autres. Cet aménagement contribuera à recréer des espaces verts dans un secteur complètement minéral aujourd’hui : un espace vert de plus de deux hectares est prévu et des jardins et espaces verts seront aménagés avec les nouveaux logements.</p> <p>En lien avec l’avis de l’EPAORSA, les règles d’urbanisme du secteur du SÉNIA seront modifiées dans le dossier d’approbation pour mieux tenir compte de l’environnement urbain du secteur, en particulier la présence de la cité-jardin.</p>
<p>● Cœur d’Orly Il devrait être précisé si le traitement des franges du domaine aéroportuaire est effectué en pleine terre. Dans les franges nord, il serait nécessaire de favoriser les transitions en termes de hauteur avec le pavillonnaire de la cité-jardin. Il est à noter qu’il y a une imperméabilisation massive du sol actuel. Il est impératif de favoriser des sols drainants à travers les nouvelles opérations envisagées. L’absence de végétalisation actuelle justifie une attention particulière pour développer une orientation forte en termes de plantations</p>	<p>Les franges nord de la plate-forme aéroportuaire sont stratégiques car elles sont situées en entrée en ville, à proximité immédiate d’une future station de métro, en vis-à-vis de la cité-jardin, au cœur d’un secteur en forte mutation (SÉNIA), et desservies par la route Charles Tillon destinée à être aménagée en avenue urbaine. La Ville, partenaire d’ADP, sera donc très attentive à ce que l’aménagement des franges nord s’inscrive dans ce contexte.</p>
<p>● OAP D’une manière générale, il semble que les OAP manquent de prescriptions graphiques qui permettraient de mieux gérer l’évolution de ces projets d’aménagement et de constructions.</p>	<p>Les OAP n’ont volontairement pas ce niveau de détail. Le choix de la Ville est d’avoir des OAP qui fixent des grandes orientations.</p>
<p>OAP de secteur d’aménagement</p> <p>● Louis Bonin L’OAP vient pratiquement s’accoler à l’opération immobilière d’OGIC qui vient de se finir et comprenant 122 logements, face à l’église. Il n’est donc pas souhaitable de faire disparaître les petites maisons qui constituent le Centre</p>	<p>L’opération prévue rue Louis Bonin s’inscrit totalement dans les gabarits et l’écriture du Vieil Orly. Elle ne sera donc pas en rupture avec le tissu urbain existant.</p>

<p>ancien autour du monument historique classé et forment son écrin. Ainsi, cette implantation est à proscrire. Pour les opérations de densification, on s'orientera vers du tissu pavillonnaire hors du Centre ancien dont les qualités doivent être conservées et protégées.</p> <p>● Gare-11 Novembre La densification de cette zone est très importante et la surface de pleine terre minimale exigée est particulièrement faible (10 %). Il conviendrait de réduire cette emprise des constructions afin de conserver un parcellaire plus végétalisé et donc d'augmenter le pourcentage de pleine terre.</p>	<p>Par ailleurs, la Ville ne prévoit pas de densifier les zones pavillonnaires.</p> <p>> <i>Le coefficient de biotope sera fixé à 20 % pour l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre.</i></p>
Règlement	
<p>● pages 15 et 16 En UA.4 et dans toutes les zones : l'ITE ne devrait pas être permise sur les façades en briques ou en pierre afin de ne pas dénaturer la cohérence architecturale des bâtiments et de ne pas limiter les échanges gazeux nécessaires au bon état sanitaire des bâtiments. Elle devrait être interdite sur le bâti ancien comportant des modénatures et notamment sur les édifices protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.</p>	<p>Pour ne pas dénaturer les constructions anciennes dans le cadre d'une isolation thermique par l'extérieure, la Ville propose de modifier l'article 4-3-2 lié aux performances énergétiques.</p> <p>> <i>L'article 4-3-2 est modifié en rajoutant à la règle : « Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques devront se faire par l'intérieur pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...) ».</i></p>
<p>● pages 15 et 16 Les châssis de toit ne devraient pas dépasser 80 x 100 cm de dimension et ne pas avoir de volant roulant extérieur. Il ne devrait pas y avoir de volet roulant côté rue sur le bâti traditionnel. Les édicules techniques en toiture ne devraient pas être visibles de l'espace public, tout comme les panneaux solaires. Les groupes de climatisation ne devraient pas non plus être visibles de l'extérieur. La meulière, mais aussi la brique et la pierre, ne devraient pas être couvertes par un enduit ou un isolant sur toutes les façades. Le bac acier devrait être ajouté aux matériaux de couverture interdits, étant un produit d'imitation du zinc. En clôture sur rue, le grillage thermosoudé, de par son utilisation dans le milieu industriel, devrait être proscrié. Pour les clôtures latérales ou de fond de terrain, il devrait être doublé d'une haie d'essence locale. Les caissons de volets roulants ne devraient être autorisés que s'ils sont intégrés dans la maçonnerie.</p>	<p>Les demandes formulées par l'Architecte des Bâtiments de France sont déjà prises en compte dans le périmètre de monument historique, situé dans le Vieil Orly. La Ville propose cependant qu'une étude patrimoniale soit réalisée ultérieurement, à laquelle sera associée l'ABF, et dont les conclusions pourront être annexées dans le PLU dans le cadre d'une modification.</p>

<p>● page 23 La largeur de 6 mètres pour les portails est beaucoup trop importante. Elle devrait être limitée à 4 mètres pour les particuliers.</p>	<p>La largeur de 6 mètres correspond à la largeur nécessaire pour le passage de deux véhicules. Il n'est donc pas souhaitable de diminuer la largeur des portails à 4 mètres.</p>
<p>● page 101 En zone UP, dans ces secteurs pavillonnaires, il devrait être précisé que les toits à la Mansart seront proscrits. En effet, ce type de couronnement ne correspond pas à la typologie de l'habitat individuel du Val-de-Marne et n'est donc pas souhaitable.</p>	<p>Dans le PLU actuel, les toits de type Mansart sont interdits dans le périmètre de protection des monuments historiques, dans la zone UA. Cette interdiction sera reprise dans le PLU révisé.</p> <p>> <i>La mention « Les toits de type Mansart comportant ainsi des brisis et des terrassons ne sont pas autorisés dans le périmètre de protection des monuments historiques » sera rajoutée dans le règlement de la zone UA.</i></p>
<p>● pages 174 et 175 La liste des bâtiments et des arbres remarquables devrait être complétée par des photographies en couleurs desdits éléments et par une description sommaire de ces derniers.</p> <p>D'une manière générale, un paragraphe devrait être ajouté dans le règlement pour permettre des dérogations si le projet peut davantage respecter l'harmonie des séquences bâties existantes.</p> <p>On veillera à limiter les teintes sombres sur les bâtiments car ils accumulent la chaleur, ce qui n'est pas souhaitable dans ce contexte de réchauffement climatique.</p> <p>La perméabilité des sols est primordiale dans la gestion de l'infiltration des eaux de pluie et donc être valorisé le plus possible.</p> <p>Les clôtures et leurs portails ne doivent pas être entièrement pleins afin de laisser une transparence sur les parcelles.</p>	<p>Certains éléments demandés par l'ABF figurent déjà dans le projet de PLU.</p> <p>> <i>L'article UA.3-3-2-2 relatif aux implantations sera modifié pour permettre des dérogations si le projet peut davantage respecter l'harmonie des séquences bâties existantes.</i></p>

>>> ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT ORLY RUNGIS SEINE-AMONT

Avis rédigé le 18 juillet 2019

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Rapport de présentation	
<ul style="list-style-type: none"> page 9 : Cette partie du rapport de présentation ne mentionne pas la Charte de Développement Durable du territoire d'Orly Rungis-Seine Amont, laquelle s'applique sur l'ensemble du territoire communal de la Ville d'Orly. 	<p>> La Charte de développement durable du territoire Orly Rungis-Seine Amont sera citée dans cette partie du rapport de présentation.</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 14 : Le plan de gêne sonore n'est pas intégré, il faudrait le rajouter en complément du Plan d'Exposition au Bruit. 	<p>> Le plan de gêne sonore sera cité dans cette partie du rapport de présentation. Il l'est cependant dans la section 3 « Des risques et nuisances à considérer pour maintenir un cadre de vie apaisé » de la partie 2 « État initial de l'environnement ».</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 48 : Il est mentionné trois entités mais seules deux sont listées, le SÉNIA et Chemin des Carrières. Le nom du TCSP est le TCSP SÉNIA-Orly. L'aménagement de la gare TGV reste potentiel à l'heure actuelle. 	<p>> Il sera indiqué la mention de deux entités (SÉNIA et Chemin des Carrières).</p> <p>> Les corrections relatives au projet du TCSP SÉNIA-Orly demandées par l'EPAORSA seront apportées dans les différents documents du projet de PLU.</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 49 : Au 2ème point du paragraphe « enjeux », corriger : « la mise en place ». 	<p>> La correction sera apportée.</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 50 : La réduction des obligations en matière de stationnement s'applique dans un périmètre de 500 mètres (et non pas 150 mètres). La réduction des obligations en matière de stationnement s'applique également dans un périmètre de 500 mètres autour des stations de transports en site propre. Les futures stations du tramway T9 et du TCSP SÉNIA-Orly doivent être prises en compte. 	<p>> Les deux corrections seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 61 : L'aménagement de la gare TGV reste conditionnel à l'heure actuelle. Le prolongement du T9 vers le pôle-gare Pont-de-Rungis reste conditionnel à l'heure actuelle. Le nom du TCSP est le TCSP SÉNIA-Orly. 	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé pour rappeler que l'implantation d'une gare TGV n'est pas complètement validée.</p> <p>Les études pour le prolongement du tramway T9 vers l'aéroport, bien qu'inscrit au SDRIF, ne sont pas encore lancées. Ce projet est néanmoins un axe fort du projet urbain d'Orly et la Ville milite fortement pour sa réalisation.</p> <p>> Les corrections relatives au projet du TCSP SÉNIA-Orly demandées par l'EPAORSA seront apportées dans les différents documents du projet de PLU.</p>
<ul style="list-style-type: none"> page 62 : Le nom du TCSP est le TCSP SÉNIA-Orly. En complément du TCSP SÉNIA-Orly, il pourrait être utile de mentionner le renforcement de la desserte bus dans le cadre de l'aménagement du pôle autour de la gare Pont de Rungis située sur le territoire communal de la ville de Thiais. 	<p>> Les corrections relatives au projet du TCSP SÉNIA-Orly demandées par l'EPAORSA seront apportées dans les différents documents du projet de PLU.</p> <p>> Une mention plus spécifique à la réorganisation des réseaux bus et au renforcement des dessertes par les bus sera rajoutée.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • page 75 : Au dernier paragraphe, indiquer « entre la rue Charles Tillon et la rue du Puits Dixme » et non « entre la rue des 15 Arpents et la rue du Puits Dixme ». 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 79 : Remplacer le « schéma de cohérence urbain » par « plan de référence ». 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 135 : Compléter la liste des ICPE localisées sur le territoire communal avec les ICPE soumises au régime de déclaration. 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 140 : À la connaissance de l'EPAORSA, l'utilisation de la piste nord-sud (n°2) est de l'ordre de 10 à 15 %, et non de 1 %. 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 148 : Près de 60 % des voitures particulières du parc automobile français fonctionnent à l'essence, et cette proportion connaît une augmentation significative ces dernières années. Il ne semble donc pas pertinent de parler de « disparition progressive des voitures à essence ». 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 158 : Le réseau de chauffage urbain en place sur le SÉNIA et géré par la SEMMARIS est évoqué indirectement (sur le plan et comme source d'alimentation du réseau ADP) mais n'est pas listé dans le texte. Ce réseau doit être pris en compte. 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 167 : Le Règlement d'assainissement départemental du Val-de-Marne n'est pas mentionné. 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 182 : En ce qui concerne le volet SÉNIA-Carières du scénario 2, la livraison de 3 500 logements pour la période 2023-2030 apparaît surestimée. Les plans de référence validés pour ces deux secteurs prévoient une programmation totale de 3 260 logements familiaux sur le territoire communal orlysisien. Corriger dans le dernier paragraphe « 202 » au lieu de « 2020 ». 	> <i>La programmation de la production de logements sera actualisée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • pages 185/186 : Le même titre est indiqué pour les paragraphes 1.2 et 1.3. 	> <i>La correction sera apportée.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • page 187 : La carte « dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait » fait figurer en orange (Accompagner la mutation de nouveaux quartiers) le secteur situé au nord-est de la ZAC Chemin des Carrières alors que ce secteur n'est pas compris dans le périmètre de la ZAC et est destiné à conserver sa vocation de secteur d'activités. Sur cette même carte, le figuré bleu « Maîtriser les évolutions spontanées dans le pavillonnaire » pourrait être étendu au secteur situé au sud-est de la ZAC Chemin des Carrières, le long de l'avenue de la Victoire. 	> <i>Ces corrections cartographiques seront apportées.</i>
<ul style="list-style-type: none"> • pages 187/190/191 : Les parcelles situées au sud de la rue du Puits Dixme sont identifiées sur les différentes cartes alternativement comme secteur de mutation de nouveaux quartiers, et comme secteur de maintien et valorisation de l'activité existante. Il paraît plus pertinent d'uniformiser ces différentes cartes en faisant apparaître ces parcelles comme secteur de mutation de nouveaux quartiers. 	> <i>Ces corrections cartographiques seront apportées.</i>

<ul style="list-style-type: none"> • page 191 : La carte « permettre aux usagers de se déplacer de manière vertueuse » fait figurer une traversée nord-sud pour les itinéraires cyclables et les modes doux (flèche verte) sur la ZAC Chemin des Carrières. Le plan de référence validé de la ZAC prévoit que cette traversée soit localisée plus à l'ouest dans le quartier. Par ailleurs, d'autres traversées est-ouest sont également prévues au plan de référence. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 199 : Au paragraphe « Principes relatifs au développement urbain », il est mentionné le maintien « des activités économiques du secteur sud ». Le maintien des activités économiques est prévu en priorité sur le secteur nord-est du SÉNIA. 	<p>> La correction sera apportée.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 200 : Au paragraphe relatif au Chemin des Carrières, il est mentionné que « l'OAP prévoit de privilégier les secteurs d'activités générant des nuisances sonores importantes dans les zones résidentielles afin de maintenir la qualité de vie sur le territoire ». L'OAP prévoit au contraire de privilégier la mutation desdits secteurs d'activités générant des nuisances. 	<p>> La correction sera apportée.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 208 : La zone UJC englobe la parcelle L409 qui n'est pas comprise dans le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières. Cette parcelle doit être intégrée dans la zone UEa. La zone UJS doit intégrer la parcelle A252. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 215 : Afin de permettre la mise en œuvre du plan de référence du SÉNIA, il est opportun d'intégrer les parcelles A226 et A274 à la zone de gel. L'aménagement de ces deux parcelles constituera la jonction entre le SÉNIA et le quartier de Chemin des Carrières. 	<p>> La zone de gel sera étendue aux parcelles A226 et A274.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 218 : Au paragraphe 6.3, il est indiqué « Cette prescription graphique vient préciser l'application des règles de stationnement, pour lesquelles les normes sont minorées à l'intérieur des périmètres de 500 mètres délimités autour des stations de métro et de tramway, en application de l'article L.151-35 du Code de l'Urbanisme ». Les stations du TCSP SÉNIA-Orly sont également à prendre en compte. Un périmètre de 500 mètres autour de chacune d'elle doit être prévu à terme. 	<p>Le TCSP SÉNIA-Orly n'est pas entré dans une phase opérationnelle. Il n'est donc pas possible de fixer des périmètres de 500 mètres autour des stations. Quand la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet sera prise, ces périmètres de 500 mètres pourront alors être inscrits dans le plan de zonage.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 220 : Modifier la hauteur maximale des constructions sur la parcelle A270 de 8 mètres à 9 mètres au point le plus haut en cohérence avec le plan de référence de la ZAC Chemin des Carrières. 	<p>> La correction sera apportée.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 223 : L'EPAORSA propose d'inscrire sur la zone UJC 30 % de CBS avec 25 % espaces verts de pleine terre et 5 % d'espaces verts complémentaires. Afin de faciliter la compréhension de la notion « d'espaces verts complémentaires » une définition plus précise pourrait être proposée dans le glossaire. 	<p>> Le coefficient de biotope de la zone UJC sera augmenté à 30 % (au lieu de 15 %).</p>

<ul style="list-style-type: none"> • page 224 : Concernant les règles d'assainissement et de débit de fuite, il paraît plus pertinent de renvoyer au règlement d'assainissement du Val de Marne en évitant de citer des chiffres afin d'éviter toute incohérence (idem dans le règlement). Une partie du territoire communal est alimentée en eau potable par un réseau privé appartenant à la SEMMARIS. Ce cas particulier est à évoquer. 	> Ces deux corrections seront apportées.
<ul style="list-style-type: none"> • page 232 : Le résumé du règlement des zones UJC, UJS, N et 1AU doit être mis en cohérence avec les modifications demandées dans le règlement. Pour la zone UJS, corriger la distance minimale entre les limites séparatives de $D=H/2$ à $D=H/3$ comme inscrit dans le règlement. 	> Ces corrections seront apportées.
Évaluation environnementale	
<ul style="list-style-type: none"> • page 12 : Sur la carte « Incidence des projets sur l'environnement », l'alignement d'arbre situé à l'est de la cité-jardin n'apparaît pas sur le plan de zonage et ne semble pas exister concrètement dans la rues Georges Baudelaire. 	> L'alignement d'arbres rue Georges Baudelaire n'existant pas, cette mention sera supprimée de la carte.
<ul style="list-style-type: none"> • page 20 : Il conviendrait d'être plus précis dans l'avant dernier paragraphe (« L'OAP, ainsi que le zonage et le règlement, permettent ainsi le renouvellement de ce secteur, orientant la mutation du SÉNIA vers le maintien d'une dominante d'activités économiques dans la partie est et la création d'un nouveau quartier mixte en lien avec le prolongement de la ligne 14 à Pont de Rungis et un quartier résidentiel aux Carrières en lien avec le Centre ancien »). 	> Des précisions seront apportées.
<ul style="list-style-type: none"> • page 45 : Sur la carte « Une trame verte et bleue à rendre fonctionnelle », l'alignement d'arbre situé à l'est de la cité jardin n'apparaît pas sur le plan de zonage et ne semble pas exister concrètement dans la rues Georges Baudelaire. 	> L'alignement d'arbres rue Georges Baudelaire n'existant pas, cette mention sera supprimée de la carte.
<ul style="list-style-type: none"> • page 48 : Une partie du territoire communal est alimentée en eau potable par un réseau privé appartenant à la SEMMARIS. 	> La correction sera apportée.
<ul style="list-style-type: none"> • page 50 : Le tracé du TCSP SÉNIA-Orly comporte une erreur au niveau de la gare Pont de Rungis. 	> La correction sera apportée.
<ul style="list-style-type: none"> • page 51 : Cette partie du document sera à mettre en cohérence avec les modifications demandées dans les autres pièces du PLU. 	> Les corrections seront apportées.
<ul style="list-style-type: none"> • page 52 : La zone UJS doit intégrer la parcelle A252. La parcelle A430 n'est pas intégrée dans le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières et n'est pas identifiée comme une parcelle devant muter vers une vocation résidentielle. Elle doit donc être extraite de la zone UJC et intégrer la zone UEa. 	> La parcelle A252 sera intégrée dans la zone UJS. > La parcelle A430 sera intégrée dans la zone UEa.
PADD	
<ul style="list-style-type: none"> • page 9 : La première phrase contient une faute de frappe (d'accueillir au sein de la Métropole d'accueillir de nouveaux Orlysiens). 	> La correction sera apportée.

<ul style="list-style-type: none"> • page 14 : La carte « dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait » fait figurer en orange (« accompagner la mutation de nouveaux quartiers ») le secteur situé au nord-est de la ZAC Chemin des Carrières alors que ce secteur n'est pas compris dans le périmètre de la ZAC et est destiné à conserver sa vocation de secteur d'activités. Sur cette même carte, le figuré bleu « maîtriser les évolutions spontanées dans le pavillonnaire » pourrait être étendu au secteur situé au sud-est de la ZAC Chemin des Carrières, le long de l'avenue de la Victoire. Le périmètre dessiné « Transition énergétique, limitation de l'empreinte écologique, valorisation paysagère, renforcement des espaces verts » n'est pas de la même couleur sur la carte et dans sa légende. Mettre le contour en vert sur la carte et non en rose. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • pages 14/20/22 : Cette page est à mettre en cohérence avec la remarque faite dans le rapport de présentation : les parcelles situées au sud de la rue du Puits Dixme sont identifiées sur les différentes cartes en même temps comme secteur de mutation de nouveaux quartiers, et comme secteur de maintien et valorisation de l'activité. Il paraît plus pertinent d'uniformiser ces différentes cartes en faisant apparaître ces parcelles comme secteur de mutation de nouveaux quartiers. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 14 : Afin de permettre la mise en œuvre du plan de référence du SÉNIA, il est opportun d'intégrer la parcelle A274 pourrait être intégrée à la légende « Accompagner la création de nouveaux quartiers ». L'aménagement de cette parcelle constituera la jonction entre le SÉNIA et le quartier de Chemin des Carrières. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 20 : La carte « Faire des équipements publics etc » fait figurer en bleu le secteur situé au nord-est de la ZAC Chemin des Carrières alors que ce secteur n'est pas compris dans le périmètre de la ZAC et est destiné à conserver sa vocation de secteur d'activités. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 27 : La carte « permettre aux usagers de se déplacer de manière vertueuse » fait figurer une traversée nord-sud pour les itinéraires cyclables et les modes doux (flèche verte). Le plan de référence validé de la ZAC chemin des Carrières prévoit que cette traversée soit localisée plus à l'ouest dans le quartier. Par ailleurs, d'autres traversées est-ouest sont également prévues. 	<p>> Ces corrections cartographiques seront apportées.</p>
OAP SÉNIA • Chemin des Carrières	
<ul style="list-style-type: none"> • page 5 : L'aménagement de la gare TGV reste conditionnel à l'heure actuelle. Le prolongement du T9 et son passage au niveau du pôle-gare de Pont-de-Rungis reste conditionnel à l'heure actuelle. 	<p>Ces deux infrastructures ne sont pas encore validées. Les études pour le prolongement du tramway T9 vers l'aéroport, bien qu'inscrit au SDRIF, ne sont ainsi pas encore lancées. Ce projet est néanmoins un axe fort du projet urbain d'Orly et la Ville milite fortement pour sa réalisation.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • page 6 : L'arrêté délimitant un secteur de renouvellement urbain au sein du périmètre du PEB de l'aéroport d'Orly est de la responsabilité du préfet. 	<p>> Ces corrections seront apportées dans les différentes OAP concernées par un secteur de renouvellement urbain.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 9 : Prévoir une flèche « principe de liaison » entre les lots 3 et 3b de la ZAC Chemin des Carrières. La parcelle A430 n'est pas intégrée dans le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières et n'est pas identifiée comme une parcelle devant muter vers une vocation résidentielle. Elle doit être intégrée dans la zone UEa. Le périmètre de la cité jardin n'est pas le même que sur le plan de zonage. Les documents doivent être mis en cohérence. Cette page est à mettre en cohérence avec la remarque faite dans le rapport de présentation et le PADD. Les parcelles situées au sud de la rue du Puits Dixme sont identifiées sur les différentes cartes en même temps comme secteur de mutation de nouveaux quartiers, et comme secteur de maintien et valorisation de l'activité. Il paraît plus pertinent d'uniformiser ces différentes cartes en faisant apparaître ces parcelles comme secteur de mutation de nouveaux quartiers. 	<p>> Ces différentes corrections cartographiques seront apportées.</p>
Règlement	
Zone 1AU	
<ul style="list-style-type: none"> • Section 2 Article 1AU.3-2-1-2 : « La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 21 mètres au point le plus haut de la construction » n'est pas compatible avec le projet urbain des Vœux. En effet, le projet d'aménagement tel qu'il est dessiné à ce stade prévoit qu'une moitié des constructions soit constituée de bâtiments avec une hauteur de 27 mètres (R+8). L'EPAORSA demande que la hauteur maximale des constructions dans cette zone soit donc augmentée à 27 mètres pour permettre la mise en œuvre du projet urbain des Vœux. 	<p>Le projet d'aménagement du Trou d'Enfer n'est pas encore validé, les hauteurs des futures constructions ne le sont donc pas. La hauteur maximale des constructions, fixées à l'article 1AU.3-2, reste donc à 21 mètres.</p> <p>Le PLU pourra être modifié ultérieurement pour adapter ces hauteurs, dès lors que le projet d'aménagement aura été validé.</p>
Zone N	
<ul style="list-style-type: none"> • Section 1 Article N.1-2-2 : Rajouter un tiret dans les aménagements autorisés en secteur Nv les ouvrages d'art permettant le franchissement d'infrastructures ou d'espaces naturels, par les modes doux et les transports en commun. En effet, il est prévu la réalisation d'un ouvrage entre le Trou d'Enfer, les Vœux et la rive droite de la Seine qui permettrait de relier la gare de Saules (RERC) à la gare de Villeneuve Triage (RER D). 	<p>> Il sera rajouté, dans les constructions autorisées dans le secteur Nv « les ouvrages d'art permettant le franchissement d'infrastructures ou d'espaces naturels, par les modes doux et les transports en commun ».</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Section 2 - Article N.3-2-2-2 : Rajouter un tiret pour les ouvrages d'art permettant le franchissement d'infrastructures ou d'espaces naturels, par les modes doux et les transports en commun. - Article N.5-2-2 : « Les plantations existantes doivent être préservées. Toutefois, en cas de nécessité d'abattage en fonction des projets de valorisation paysagère, de loisirs ou sportive en plein air, tout arbre de haute tige abattu sera remplacé par un sujet équivalent » à remplacer 	<p>> Il sera rajouté, à l'article 3-2-2-2, la mention « les ouvrages d'art permettant le franchissement d'infrastructures ou d'espaces naturels, par les modes doux et les transports en commun ».</p> <p>> L'article N.5-2-2 sera modifié en ce sens.</p>

<p>par « L'écosystème et la mosaïque d'habitats (prairie, lisière, boisement, milieu humide) présents doivent être préservés et devront être gérés par des méthodes de gestion adaptées, respectueuses de l'environnement, pour maintenir ou augmenter la biodiversité du site. En cas de mise en œuvre de projet de valorisation paysagère, agricole, de loisirs ou sportive en plein air sur le secteur Nv, ceux-ci devront préserver les écosystèmes en évitant les emprises à fort enjeux environnementaux, en réduisant les impacts par des mesures adaptées et en compensant les éventuelles destructions par des créations ou des restaurations d'habitats de fonctionnalité et de surface au moins équivalents sur le secteur ». Effectivement l'article N.5-2-2 peut poser problème et ne rend pas compte de la méthode de gestion des écosystèmes forestiers qui peuvent se fermer et donc générer une perte de biodiversité. Le remplacement de tout arbre abattu par un sujet « équivalent » n'est ni souhaitable (le dépressage d'un milieu forestier qui est une technique de gestion, tend à abattre des arbres pour réduire la densité de ceux-ci et donc éviter la fermeture du milieu : les arbres abattus ne sont pas remplacés) ni réaliste, les boisements présents étant pionniers, donc très denses.</p>	
<p>Zone UE</p> <ul style="list-style-type: none"> • page 46 : UE.3-3-1 <p>Le PLU prévoit un retrait systématique de 4 mètres par rapport aux emprises publiques : le plan de référence suggère, afin de favoriser la mutation de cette zone, des linéaires pour l'activation des linéaires commerciaux des RDC sur les axes structurants du quartier. Ne serait-il pas intéressant d'autoriser l'alignement pour les fonctions commerciales ?</p>	<p>L'implantation actuelle des zones d'activités économiques est aujourd'hui en retrait de la voie publique, en particulier dans le secteur du SÉNIA. Quand un plan de requalification sera retenu pour l'ensemble du SÉNIA, le règlement d'urbanisme pourra alors être utilement modifié.</p>
<p>Zone UJC</p> <ul style="list-style-type: none"> • pages 61/62 <p>- UJC 1-1 : Rajouter une interdiction concernant les extensions et annexes des constructions existantes dans la zone à la date d'approbation du présent document. Dès lors que le périmètre de la zone UJC correspond au périmètre de la ZAC Chemin des Carrières, l'extension des constructions existantes n'a pas lieu d'être autorisée.</p> <p>- UJC.1-2 : Supprimer le premier paragraphe. Dès lors que le périmètre de la zone UJC correspond au périmètre de la ZAC Chemin des Carrières, l'extension des constructions existantes n'a pas lieu d'être autorisée.</p> <p>- Rajouter un article prévoyant l'interdiction de changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du présent document.</p>	<p>Dès lors que la ZAC Chemin des Carrières a été créée par arrêté préfectoral (15 novembre 2019), le règlement peut envisager d'interdire toute construction nouvelle qui ne s'inscrirait pas dans le projet d'aménagement.</p> <p><i>> L'article UJC 1-2 sera modifié en ce sens et sera « sans objet ».</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 62 : UJS 3-2-1-2 <p>Préciser que les zones de hauteur limitée à 9 mètres et 11 mètres dans le document graphique s'entendent au point le plus haut de la construction.</p>	<p><i>> La mention sera indiquée sur le plan de zonage.</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> • page 63 : UJC 3-4-1-2 <p>Modifier la distance minimale entre les limites séparatives de $D=H/3$ à $D=H/2$ avec un minimum de 3 mètres pour permettre la mise en œuvre du plan de référence de la ZAC Chemin des Carrières, notamment l'aménagement des parcelles exigües.</p>	<p>> <i>Le règlement sera modifié en ce sens.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 64 : UJC 3-4-2-1 <p>Supprimer le cas particulier entre la zone UJC et la zone UP. La limitation des hauteurs des constructions prévue dans le plan de zonage garantit déjà une harmonie entre les constructions existantes et celles à venir.</p>	<p>> <i>Le règlement sera modifié en ce sens.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 66 : UJC 4-1-2-6 <p>Cet article prévoit des continuités visuelles entre l'alignement ou le recul des façades. Cependant, le plan de référence validé de la ZAC Chemin des Carrières prévoit de privilégier des ruptures d'alignement entre les constructions afin de s'insérer harmonieusement dans le tissu urbain existant. Il est donc proposé de reformuler cet article afin de permettre la mise en œuvre du projet.</p>	<p>> <i>Cet article sera modifié en ce sens.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 67 : UJC 4-1-4-2 <p>Rajouter une disposition interdisant le doublage des clôtures type canisses ou filet et les clôtures en matériaux précaires.</p>	<p>> <i>L'article UJC 4-1-4-2 sera complété pour interdire le doublage des clôtures par des canisses ou des filets et les clôtures en matériaux précaires. Toutefois, afin de garantir une bonne tenue des clôtures à l'échelle de la ville et pour que cette mesure soit équitable pour l'ensemble de la ville, ce complément sera apporté à l'ensemble des règles des zones du PLU.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 69 : UJC 5-1-1 <p>Augmenter le coefficient de biotope de la zone à 25 % de pleine terre et 5 % d'espaces verts complémentaires, soit 30 % au total.</p>	<p>> <i>Le coefficient de biotope sera augmenté à 30 % dans la zone UJC (25 % de pleine terre et 5 % d'espace vert complémentaire).</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 70 : UJC 5-2-6 <p>L'article 4-1-4-5 rend obligatoire cette disposition. À harmoniser. Corriger la coquille « UR.6-2 » au lieu de « UJC.6-2 ».</p>	<p>> <i>Les articles 5-2-6 et 4-1-4-5 seront harmonisés dans toutes les zones du PLU.</i></p> <p>> <i>La coquille UR.6-2 sera corrigée.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 70 : UJC.6-5-5 <p>Cet article permet la mutualisation des stationnements dans un périmètre de 150 mètres, uniquement lorsqu'une « contrainte technique » est identifiée. Il est demandé d'étendre cette disposition sans restriction. Par ailleurs, il est demandé de rajouter la disposition suivante : « la réalisation des aires prévues peut être effectuée dans un parc de stationnement public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans ». Il pourrait être souhaitable d'étendre ces dispositions à l'ensemble du territoire communal couvert par le périmètre de l'OIN ORSA.</p>	<p>> <i>L'article 6-5-5 sera réécrit pour permettre la mutualisation des stationnements dans un périmètre de 150 mètres, pour les zones UJC, UJF et UJS.</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> • page 73 : UJC.7-2-1 - Ajouter la disposition suivante : « Il sera possible de déroger ponctuellement à cette règle sous réserve d'un avis conforme des services concernés par l'utilisation de ladite voie ». - Corriger la coquille dans l'article UJC.7-3-2 : « Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies (...) ». - UJC.7-3-3 : Étant donné la taille de certaines unités foncières, il serait préférable d'appliquer cette règle à la parcelle plutôt qu'à l'échelle de l'unité foncière. Par ailleurs, corriger cet article en tenant compte du linéaire plutôt que de la largeur. 	<p>> Cette modification sera apportée à l'article UJC.7-2-1.</p> <p>> Le règlement sera modifié en ce sens.</p> <p>Les autorisations du droit des sols s'appliquent à l'unité foncière, et non à la parcelle. Par conséquent, cette proposition ne sera pas retenue.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 74 : UJC.8-1 <p>Une partie du territoire communal est alimentée en eau potable par un réseau privé appartenant à la SEMMARIS. Le raccordement à un réseau public n'y est donc pas possible.</p>	<p>> L'article 8-1 relatif à l'alimentation en eau potable sera modifié en conséquence dans les zones couvertes par un réseau de la SEMMARIS.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 75 : UJC 8-3-3 et UJC 8-3-5 <p>Ces articles doivent s'appliquer à partir de 2 logements.</p>	<p>> Cet article sera modifié en ce sens.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 75 : UJC.8-4-2 <p>La notion de réseau de chaleur « classé » doit être définie et les réseaux de chaleur classés présents sur le territoire communal identifiés. Par ailleurs, un raccordement systématique doit être conditionné à sa faisabilité technique.</p>	<p>> La précision sera apportée dans le règlement.</p>
<p>Zone UJS</p>	
<p>L'EPAORSA demande que la zone UJS soit scindée en deux zones distinctes. La zone UJS actuellement prévue correspond à l'ensemble du secteur du SÉNIA identifié au PADD comme « secteur de mutation de nouveaux quartiers ». Cependant, le plan de référence du SÉNIA prévoit que l'ensemble du secteur mute de façon différenciée, tant en termes de programmation que de phasage. De ce fait, la définition du projet urbain est plus avancée sur les parcelles au nord de la rue des Quinze Arpents qu'au sud de celle-ci. Il semble donc préférable de restreindre la zone UJS aux parcelles localisées au nord de la rue des Quinze-Arpents, et de créer une zone regroupant les parcelles au sud de la rue des Quinze-Arpents.</p> <p>En l'état actuel de la définition du projet urbain, il est demandé que la nouvelle zone au sud de la rue des Quinze-Arpents reprenne l'ensemble des règles de la zone UJS, y compris les remarques énoncées ci-dessous. En revanche, il est proposé qu'une différenciation soit faite quant aux hauteurs maximales des constructions. Pour la nouvelle zone, ce maximum peut être fixé à 27 mètres.</p>	<p>> Une nouvelle zone UJF sera créée au sud de la rue des Quinze Arpents, sur la zone UJS prévue dans le projet de PLU arrêté.</p> <p>Ses dispositions réglementaires seront les mêmes que celles de la zone UJS. La hauteur maximum sera portée à 27 mètres.</p> <p>Cette nouvelle zone UJF, séparée de l'opération Quinze Arpents où les hauteurs permises sont plus hautes (jusqu'à R+10), permettra d'avoir des hauteurs plus conformes à la proximité de la cité-jardin.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 77 : - Corriger la coquille : « La zone UJS (et non UJC) correspond à la zone d'aménagement du secteur du SÉNIA et du Pont de Rungis ». - UJS 1-1 : Rajouter une interdiction concernant l'extension des constructions existantes dans la 	<p>> La correction sera apportée dans le règlement.</p> <p>La Ville ne souhaite pas mentionner l'interdiction de toute extension de</p>

<p>zone à la date d'approbation du présent document. Dès lors que le périmètre de la zone UJS correspond au périmètre mutable du SÉNIA, l'extension des constructions existantes n'a pas lieu d'être autorisée.</p> <p>- UJS.1-2 : Supprimer le premier paragraphe. Dès lors que le périmètre de la zone UJS correspond au périmètre mutable du SENIA, l'extension des constructions existantes n'a pas lieu d'être autorisée.</p> <p>Rajouter un article prévoyant l'interdiction de changement de destination des constructions existantes à la date d'approbation du présent document.</p>	<p>construction existante dans la zone UJS car il existe toujours des activités en fonction. Cependant, leur développement reste fortement contraint par la zone de gel.</p>
<p>• page 78 :</p> <p>- Corriger la coquille « UJC » à la place de UJS « Article UJC.2 - Mixité sociale et fonctionnelle ».</p> <p>- L'EPAORSA demande que la hauteur maximale des constructions sur la zone UJS soit portée à 29 mètres au point le plus haut. Par ailleurs, deux exceptions sont demandées à cette règle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur l'ensemble de la zone UJS, cette hauteur maximale peut être portée à 34 mètres au point le plus haut pour permettre l'aménagement de serres en toiture, sous garantie d'un usage agricole, - au nord de la zone UJS, comme indiqué sur le plan de zonage, la hauteur maximale des constructions pourra être portée à 34 mètres au point le plus haut. 	<p>> La correction sera apportée dans le règlement.</p> <p>> La hauteur de la zone UJS sera rapportée à 29 mètres.</p> <p>> Une zone de hauteur limitée à 34 mètres sera instituée au nord-ouest de la zone UJS, pour permettre la construction d'immeubles de logement et de bureaux plus hauts, et plus éloignés des constructions existantes (cité-jardin).</p> <p>> La construction de serre et d'équipement de production agricole sera autorisée sur les toits des constructions de logement, avec une hauteur maximum autorisée de 5 mètres, et sans que la hauteur totale du bâtiment ne dépasse 34 mètres.</p>
<p>• page 84</p> <p>- Corriger la coquille : « UJC » à la place de « UJS », « UJC.4-5 Gestion des risques et des nuisances ».</p> <p>- UJS 5-2-6 : L'article 4-1-4-5 rend obligatoire cette disposition. À harmoniser.</p>	<p>> La correction sera apportée dans le règlement.</p> <p>> Les articles 5-2-6 et 4-1-4-5 seront harmonisés dans toutes les zones du PLU.</p>
<p>• page 86 : UJS.6-2 S</p> <p>Le projet s'inscrivant dans un périmètre de moins de 500 mètres de la future gare du prolongement de la ligne 14 ainsi que du TCSP, et tel qu'énoncé dans l'article L.151-35 du Code de l'Urbanisme, l'EPAORSA demande qu'un maximum de 0.5 place de stationnement par logement locatif intermédiaire soit demandé.</p>	<p>Cette mention ne sera pas reportée dans le règlement d'urbanisme du PLU révisé.</p>
<p>• page 88 : UJS.6-5-5</p> <p>Cet article permet la mutualisation des stationnements dans un périmètre de 150 mètres, uniquement lorsqu'une « contrainte technique » est identifiée. Il est demandé d'étendre cette disposition sans restriction. Par ailleurs, il est demandé de rajouter la disposition suivante : « la réalisation des aires prévues peut être effectuée dans un parc de stationnement public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans ». Il pourrait être souhaitable d'étendre ces dispositions à l'ensemble du territoire communal couvert par le périmètre de l'OIN ORSA.</p>	<p>> L'article 6-5-5 sera récrit pour permettre la mutualisation des stationnements dans un périmètre de 150 mètres.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • page 90 : UJS.8-1 <p>Une partie du territoire communal est alimentée en eau potable par un réseau privé appartenant à la SEMMARIS. Le raccordement à un réseau public n'y est donc pas possible.</p>	<p>> L'article 8-1 relatif à l'alimentation en eau potable sera modifié en conséquence dans les zones couvertes par un réseau de la SEMMARIS.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • page 91 : UJS.8-4-2 <p>La notion de réseau de chaleur « classé » doit être définie et les réseaux de chaleur classés présents sur le territoire communal identifiés. Par ailleurs, un raccordement systématique doit être conditionné à sa faisabilité technique.</p>	<p>> La précision sera apportée dans le règlement.</p>
<p>Glossaire</p>	
<p>Préciser la définition d'un réseau de chaleur classé.</p>	<p>> La précision sera apportée dans le règlement.</p>
<p>Afin de faciliter la compréhension de la notion « d'espaces verts complémentaires » une définition plus précise pourrait être proposée dans le glossaire.</p>	<p>La définition est déjà donnée dans les articles du règlement relatif au coefficient de biotope.</p>
<p>Liste des emplacements réservés</p>	
<p>L'EPAORSA demande que l'emplacement réservé n° 10 dont l'EPAORSA est bénéficiaire soit prolongé au sud-est jusqu'à la rue du Bas Marin sur les parcelles A243 et A221.</p>	<p>> L'emplacement réservé n° 10 sera prolongé jusqu'à la rue du Bas Marin.</p>
<p>L'EPAORSA demande que l'emplacement réservé n° 11 dont l'EPAORSA est bénéficiaire soit réduit à 500 m², seule une partie de la future voie de desserte devant être réalisée sur la parcelle 221.</p>	<p>> L'emplacement réservé n° 11 sera réduit.</p>
<p>L'EPAORSA demande, à son bénéfice, que soient inscrits les emplacements réservés suivants : n°14, 15, 16 et 17. Une description plus précise des emplacements réservés est faite ci-dessous et dans les remarques portant sur le plan de zonage.</p> <ul style="list-style-type: none"> - n° 14 : création d'une voie de desserte, rue des Quinze Arpents, - n° 15 : création d'une voie de desserte, rue des Quinze Arpents, - n° 16 : élargissement de la rue des Quinze Arpents pour le passage du TCSP SÉNIA-Orly, - n° 17 : requalification et élargissement du chemin des Carrières. 	<p>> Des emplacements réservés nouveaux seront inscrits au plan de zonage, au bénéfice de l'EPAORSA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - n° 14 : création d'une voie de desserte, rue des Quinze Arpents, - n° 15 : création d'une voie de desserte, rue des Quinze Arpents, - n° 16 : élargissement de la rue des Quinze Arpents pour le passage du TCSP SÉNIA-Orly, - n° 17 : requalification et élargissement du chemin des Carrières.
<p>Plan de zonage</p>	
<p>Afin de permettre la mise en œuvre du plan de référence du SÉNIA, il est opportun d'intégrer les parcelles A226 et A274 à la zone de gel. L'aménagement de ces deux parcelles constituera la jonction entre le SÉNIA et le quartier de Chemin des Carrières.</p>	<p>> Les parcelles A226 et A274 seront intégrées dans la zone de gel.</p>
<p>La parcelle 409 n'est pas intégrée dans le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières. Dans les autres pièces du PLU, cette parcelle est intégrée dans le périmètre destinée à garder une vocation d'activités, soit la zone UEa et non la zone UJC.</p>	<p>La parcelle L 409 a été mise dans la zone UJS sur le plan de zonage par erreur.</p> <p>> La parcelle L 409 sera intégrée dans le secteur UEa.</p>
<p>Comme évoqué dans les remarques sur le règlement, l'EPAORSA propose de scinder la zone UJS en deux zones distinctes afin de prendre en compte l'aménagement différencié de ces deux secteurs.</p>	<p>> Une nouvelle zone UJF sera créée au sud de la rue des Quinze Arpents, sur la zone UJS.</p>
<p>La parcelle A252 doit être rattachée à la zone UJF.</p>	<p>> La zone A 252 sera intégrée à la zone UJF.</p>

<p>Pour la parcelle A270, modifier la hauteur maximale de 8 mètres à 9 mètres au point le plus haut.</p>	<p>> La zone de hauteur maximale pour la parcelle A 270 sera portée à 9 mètres.</p>
<p>L'EPAORSA demande que l'emplacement réservé n° 10 soit prolongé au sud-est jusqu'à la rue du Bas Marin sur les parcelles 243 et 221. Sa surface doit être portée à 4 500 m² au total.</p>	<p>> L'emplacement réservé n° 10 sera prolongé jusqu'à la rue du Bas Marin.</p>
<p>L'EPAORSA demande que l'emplacement réservé n° 11 soit réduit à 500 m², seule une partie de la future voie de desserte devant être réalisée sur la parcelle 221.</p>	<p>> L'emplacement réservé n° 11 sera réduit.</p>
<p>L'EPAORSA demande qu'un emplacement réservé au bénéfice de l'EPAORSA soit prévu au niveau des parcelles 253, 252, 171, 173 afin de permettre le percement d'une voie permettant la mise en connexion de la rue des Quinze Arpents avec le secteur gare situé à Thiais (passage du TCSP SÉNIA-Orly) : d'une largeur de 18,5 mètres environ sur une longueur de 100 mètres environ soit une surface de 1 850 m² environ.</p>	<p>> Des emplacements réservés nouveaux seront inscrits au plan de zonage, au bénéfice de l'EPAORSA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - n° 14 : création d'une voie de desserte, rue des Quinze Arpents, - n° 15 : création d'une voie de desserte, rue des Quinze Arpents, - n° 16 : élargissement de la rue des Quinze Arpents pour le passage du TCSP SÉNIA-Orly, - n° 17 : requalification et élargissement du chemin des Carrières.
<p>L'EPAORSA demande qu'un emplacement réservé au bénéfice de l'EPAORSA soit prévu au niveau des parcelles 253, 173 et 174 afin de permettre le percement d'une voie permettant la mise en connexion de la rue des Quinze Arpents avec le secteur gare situé à Thiais (passage d'une voie de desserte) : d'une largeur de 20 mètres environ sur une longueur de 180 mètres environ soit une surface de 3 600 m² environ.</p>	
<p>L'EPAORSA demande qu'un emplacement réservé au bénéfice de l'EPAORSA soit prévu pour permettre l'élargissement de la rue des Quinze Arpents, sur toute sa longueur, au sud de celle-ci sur les parcelles 226, 269, 229 et 254. Cet emplacement réservé aura une longueur d'environ 600 mètres sur une largeur d'environ 9 mètres soit une surface de 5 400 m² environ.</p>	
<p>L'EPAORSA demande qu'un emplacement réservé au bénéfice de l'EPAORSA soit prévu au nord du Chemin des Carrières, de la parcelle 580 à la parcelle 447. Cet emplacement de 710 m² permettra la requalification de cet espace public et plus particulièrement une gestion durable des eaux pluviales avec l'aménagement d'une noue paysagère.</p>	
Annexes réglementaires	
<p>Annexe 5 - Périmètre des ZAC et des PUP La ZAC Chemin des Carrières ne figure pas dans les périmètres de ZAC, elle sera à rajouter dès obtention de l'arrêté de création.</p>	<p>> La ZAC Chemin des Carrières étant créée, son périmètre figurera sur le plan des périmètres de ZAC et de PUP (annexe n° 5).</p>

>>> ÉTAT

Avis rédigé le 18 juillet 2019

Avis favorable, sous réserve de :

- ne pas prescrire ou interdire des matériaux de construction en vertu de l'article L.151-15 du Code de l'Urbanisme,
- revoir à la baisse les objectifs chiffrés de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, en vertu de l'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme
- permettre l'accueil des gens du voyage sur au moins une zone de la commune.

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Points à modifier	
Matériau de construction	
<p>L'article 4 du règlement concernant la qualité urbaine, paysagère, environnementale et architecturale des zones urbaines interdit certains matériaux de construction tels que les tôles ondulées. Or le PLU ne peut pas prescrire ou interdire l'emploi de certains matériaux. En effet, l'article L. 151-18 du Code de l'Urbanisme prévoit que : « Le règlement [du PLU] peut déterminer des règles concernant l'aspect extérieur des constructions neuves, rénovées ou réhabilitées, leurs dimensions, leurs conditions d'alignement sur la voirie et de distance minimale par rapport à la limite séparative et l'aménagement de leurs abords, afin de contribuer à la qualité architecturale, urbaine et paysagère, à la mise en valeur du patrimoine et à l'insertion des constructions dans le milieu environnant ». Les règles auxquelles les constructions et les clôtures peuvent être soumises dans le PLU concernent donc les caractéristiques formelles de chaque élément architectural, tel que les toitures, les ouvertures, ou les ouvrages en saillie, ainsi que les règles d'aspect extérieur contribuant à la qualité de leur insertion dans le milieu environnant, telles que les couleurs de ces éléments architecturaux. Cependant la loi n'autorise pas les PLU à prescrire ou interdire l'emploi de certains matériaux, de telles exigences se justifiant et étant autorisées uniquement dans les secteurs faisant l'objet d'une protection particulière, tels que les sites patrimoniaux remarquables. En dehors de ces secteurs, seul l'aspect du revêtement de la construction pourra être réglementé sans pouvoir strictement interdire un matériau ou son imitation.</p>	<p>Le PLU donne des règles d'implantation mais doit également donner des prescriptions concernant l'aspect extérieur des constructions. En effet, il est nécessaire de s'assurer de la qualité architecturale des constructions, mais aussi de leur intégration dans un tissu urbain existant. La Ville est donc vigilante à la qualité des constructions et à leur bonne tenue. Il est alors nécessaire de réglementer ou tout au moins inviter les pétitionnaires à privilégier certains matériaux. Et donc à ne pas en utiliser certains. L'article 4-1-2-1 stipule que « les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. [...] Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois) sont interdit. Les tôles ondulées sont interdites. Les matériaux réfléchissants sont interdits ».</p> <p>La Ville propose donc de modifier la règle de cet article pour ne plus interdire ces matériaux mais inviter à ne pas les utiliser.</p> <p>L'État signale cependant que la loi permet de les interdire dans les sites patrimoniaux remarquables. Deux ensembles urbains sont repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme : le Vieil Orly et le Parc de la Cloche. Pour les zones réglementaires couvrant ces deux ensembles urbains (zone UA, zone UOAP, zone UC, zone N et secteur UPa), il sera indiqué que ces matériaux sont interdits.</p> <p>> La Ville propose donc la rédaction suivante pour toutes les zones : Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. [...] Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter.</p> <p>Pour les zones UA, UOAP, UC, UP et N, il sera stipulé : Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur</p>

	<p><i>environnement urbain ou paysager. [...] Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter, sauf dans les ensembles urbains remarquables repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme et figurant au plan graphique où ils sont interdits.</i></p>
<p>Consommation d'espaces naturels et forestiers</p>	
<p>Un des objectifs du PADD est de « limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 2 % de la superficie de la commune », conformément à l'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme. Ces 2 % de la surface communale représente 13,39 hectares soient environ 70 % des espaces forestiers, naturels et semi-naturels identifiés par le MOS 2017 sur la commune et présentés en page 19 du rapport de présentation. Cet objectif de consommation doit être justifié dans le rapport de présentation, la seule zone à urbaniser identifiée dans ce dernier concernant le secteur du Trou d'Enfer sur une surface de 6,1 hectares.</p> <p>Cet objectif paraît donc surestimé et va à l'encontre d'un des objectifs généraux du PADD qui est de « réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain ». La notion « en extension » est également à préciser.</p> <p>En outre, cet objectif n'est pas cohérent avec le rapport de présentation qui indique en page 19 que « selon la typologie des espaces du SDRIF, Orly n'a aucun espace considéré comme naturel, agricole ou forestier. Du point de vue du Code de l'Urbanisme, elle n'a donc pas à justifier d'une modération de sa consommation en extension ». Cette affirmation porte à confusion. En effet, la carte de destination générale du SDRIF ne représente pas d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (NAF) sur la commune d'Orly, cependant cela ne veut pas dire que ce type d'espaces n'existe pas sur la commune. Cela signifie uniquement que les espaces de type NAF à Orly sont inférieurs à 5 hectares qui est la taille minimale de représentation sur la carte du SDRIF. Le SDRIF précise par ailleurs que « les espaces naturels, souvent de faible emprise, n'en sont pas moins des espaces fondamentaux, car concentrant une grande biodiversité, et ayant un rôle majeur dans le cycle de l'eau. ». De plus, les paragraphes suivant cette phrase dans le PLU indiquent que selon l'étude du mode d'occupation des sols (MOS) Orly dispose de 18,67 hectares d'espaces forestiers, naturels ou semi-naturels ». Il est nécessaire de mettre en cohérence ces différentes pièces du PLU.</p>	<p>L'objectif 1.4.4 du PADD (Réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé) précise qu'il conviendra de limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 2 % de la superficie totale. Or, le projet de PLU limite en réalité à environ 1,35 % la consommation d'espace libre, soit environ 9 hectares. Donc dans des proportions moindres qu'affichées dans les documents du dossier de PLU.</p> <p><i>> La Ville propose de modifier ce taux par 1,3 % dans l'objectif 1.4.4 du PADD et dans le rapport de présentation (partie 3.2 Justification des choix retenus pour établir le PADD).</i></p> <p><i>> La mention « selon la typologie des espaces du SDRIF, Orly n'a aucun espace considéré comme naturel, agricole ou forestier. Du point de vue du Code de l'Urbanisme, elle n'a donc pas à justifier d'une modération de sa consommation en extension » sera supprimée du rapport de présentation.</i></p> <p><i>> Les pages concernées dans le rapport de présentation seront ajustées et mises en cohérence au besoin.</i></p>

Aire d'accueil des gens du voyage	
Dans le respect de la loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, il convient de ne pas interdire de caravanage sur au moins une zone du PLU.	> <i>Le stationnement des caravanes sera maintenu dans la zone UE (activités économiques).</i>
Objectif de production de logements	
<p>Le Programme Local de l'Habitat établit pour la période 2013-2018, fixe pour la commune d'Orly l'objectif de production de logements à 250 logements/an. Toutefois, le porter-à-connaissance du PLU transmis par courrier le 3 décembre 2013, préconise une production annuelle de 300 logements/an. Cet objectif plus important est notamment dû à la prise en compte des ambitions de développement sur le secteur du SÉNIA. Il est à noter, à titre indicatif, que le projet de Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement prévoit dans sa version arrêtée du 28 juin 2018 une production de 302 logements/an sur Orly.</p> <p>Le PADD fixe un objectif de 250 logements/an d'ici 2025. Le choix d'un scénario plus ambitieux serait pertinent au vu du nombre de logements attendus dans les différents projets de la commune. En effet, selon les chiffres présentés en page 182 du rapport de présentation 4 800 logements sont attendus au total dans les opérations du Vieil Orly, SÉNIA-Carières et Orly-Est sur la période 2020-2030 soit une production qui est nettement supérieure à 300 logements/an.</p>	<p>Le projet urbain d'Orly s'inscrit dans une démarche solidaire de construction de logements, pour répondre à la demande de logement dans la Métropole mais aussi pour permettre à chaque Orlyzien d'effectuer son parcours résidentiel dans sa commune. Orly est par ailleurs une ville qui sera desservie de mieux en mieux par des lignes de transport performantes (RER, tramway, métro).</p> <p>Les objectifs qui s'imposent à la commune sont inscrits dans la territorialisation de l'offre de logements (TOL) et le SDRIF, qui fixent à 3 500 le nombre de logements à réaliser d'ici 2030. Par ailleurs, le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH) en cours d'élaboration fixe à 300 logements à réaliser par an pour la Ville d'Orly.</p> <p>La programmation de la production de logements s'est affinée depuis l'arrêt du PLU pour certains projets et s'est précisée pour d'autres. Aussi, il pourra être procédé à une actualisation des données fixées dans le rapport de présentation et le PADD.</p> <p>> <i>Les chiffres indiqués dans le rapport de présentation et le PADD seront ajustés par des données plus actualisées.</i></p>
Qualité de l'air	
<p>La carte des « risques et nuisances à considérer pour maintenir un cadre de vie apaisé » en page 150 du rapport de présentation identifie des secteurs où il faut « protéger les riverains des zones sensibles pour la qualité de l'air ». En dehors du secteur identifié au niveau de l'aéroport de Paris, les secteurs concernés se situent le long d'axes routiers au sein de la zone UR notamment. Or l'article 4-5 de la zone UR intitulé « gestion des risques et des nuisances » ne présente pas de sous-partie destinée spécifiquement à la protection contre la pollution de l'air. Pour que le règlement soit en cohérence avec le rapport de présentation, il est nécessaire de mettre en place des mesures spécifiques pour limiter l'exposition des riverains à la pollution de l'air.</p> <p>L'État joint à son avis une fiche réalisée par le CEREMA (« réduire l'exposition des personnes par un urbanisme favorable à la qualité de l'air ») pour aider à l'élaboration de mesures adéquates).</p>	<p>Les principaux secteurs d'aménagement prévus au PLU, situés dans des parties du territoire communal exposées à des nuisances (Trou d'Enfer, Chemin des Carières, SÉNIA...), font ou feront l'objet d'une étude d'impact particulière. Par ailleurs des cahiers de prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales sont également rédigés, et permettent d'imposer des prescriptions pour réduire l'exposition des habitants aux nuisances sonores et aux risques d'inondation, pour améliorer la qualité de l'air. Ces cahiers de prescriptions complètent parfaitement et utilement les règles du PLU.</p> <p>La carte « Des risques et nuisances à considérer pour maintenir un cadre de vie apaisé », page 150 du rapport de présentation, indique des actions qui doivent être menées pour protéger les riverains des zones sensibles pour la qualité de l'air, le long des avenues de Martyrs de Châteaubriant et Marcel Cachin.</p> <p>La prise en compte de ces deux axes est totalement assurée dans le plan de référence</p>

	<p>urbain du programme de rénovation urbaine (PRU et NPRU). Les règles de la zone UR ont été fixées pour mettre en œuvre les évolutions prévues planifiées à travers ces plans de rénovation urbaine.</p> <p>Ces plans prévoient par exemple des constructions de logements collectifs en alignement, à la Pierre au Prêtre, comportant des commerces en rez-de-chaussée. Quant au plan guide du NPRU, il prévoit de s'appuyer sur une requalification de l'avenue Marcel Cachin pour en faire une voie plus urbaine et arborée. Le nombre de constructions à destination de logement y est très limité.</p> <p>Dès lors, il n'y a pas lieu de fixer des règles particulières dans le PLU, puisque ces implantations sont fixées dans des documents opérationnels de mise en œuvre du projet de renouvellement urbain des quartiers Est.</p> <p>Ces prescriptions respectent d'ailleurs totalement celles indiquées dans les fiches du CEREMA adressées par l'État.</p>
<p>Stationnement et mobilités</p>	
<p>Conformément à l'article L.123-1-2 du Code de l'Urbanisme, le rapport de présentation inclut un inventaire des capacités de stationnement public. Cet inventaire ne recense cependant que les stationnements destinés aux voitures, l'article L.123-1-2 identifie les capacités de stationnement des véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités. Il convient donc de préciser le nombre de places de stationnement offertes pour les deux-roues motorisés, les vélos et les véhicules hybrides et électriques. Les linéaires de stationnement sur voirie doivent aussi être comptabilisés, ils ne sont pas représentés sur la carte page 67. De plus, il aurait été intéressant de préciser le niveau de saturation de l'offre.</p>	<p>> <i>Le rapport de présentation sera complété en ce qui concerne le stationnement, notamment celui des deux-roues.</i></p>
<p>En cohérence avec le rapport de présentation et le PADD, les secteurs où une mutualisation du stationnement est envisagée devraient être abordés dans les OAP, dans les textes et les représentations graphiques. En effet, la possibilité de mutualiser des parkings n'est pas présente dans les dispositions générales du règlement alors que la volonté de tendre vers une mutualisation des espaces de stationnement est affichée dans le rapport de présentation du PLU et dans le PADD. Le règlement pourrait être renforcé dans ce sens, en diminuant par exemple les exigences de stationnement dans le cas où la surface de plancher d'une opération est répartie entre plusieurs destinations qui génèrent des besoins de stationnements complémentaires (bureaux, commerces, hébergements hôteliers...).</p>	<p>Le rapport de présentation indique comme un des enjeux de la révision du PLU l'objectif d'entamer des réflexions sur les possibilités de mutualisation des espaces de stationnement (page 67). L'objectif de la Ville est bien de mener ces réflexions et, lorsqu'elles seront abouties, de les inclure dans le PLU, par l'intermédiaire d'une modification.</p> <p>Il est donc difficile d'inscrire des règles dès à présent dans le règlement d'urbanisme.</p> <p>Toutefois, la mise en œuvre de ce principe est bien envisagée dans les futurs projets d'aménagement (Quinze Arpents par exemple).</p>

<p>Il convient de proposer une carte des dessertes en transport en commun et d'y faire figurer le périmètre des 500 mètres autour des gares existantes (RER C) ainsi que des gares en projet, dès lors que les mesures de sauvegarde pour la réalisation de ces lignes ou de ces gares ont été instaurées par une décision de l'autorité compétente visant à engager la réalisation de l'opération (enquête publique ou déclaration de projet), soit pour la ligne 14 du GPE, le T7, le T9 et le TZen 5. De plus, doivent être pris en compte les projets de transport public guidé ou collectif en site propre. Les arrêts du TZen 5 doivent donc être ajoutés.</p>	<p>> <i>Le plan de zonage sera modifié avec l'intégration de périmètre de 500 mètres pour la gare RER de Villeneuve-le-Roi, la station du tramway T9 Four-Peary, et les stations du tramway T7 Aéroport d'Orly, Cœur d'Orly et Caroline Aigle.</i></p> <p>Le périmètre de la station du Pont de Rungis figure déjà sur le plan de zonage. Quant au TZen 5, il est situé à plus de 500 mètres du territoire communal.</p>
<p>Itinéraires cyclables Les itinéraires cyclables proposés sur la carte « Permettre aux usagers de se déplacer de manière vertueuse » page 27 du PADD ne correspondent pas aux liaisons douces identifiées sur la carte « Asseoir l'accès et la présence de la nature en ville » page 35. Le réseau des liaisons douces présente une meilleure continuité par rapport aux aménagements cyclables proposés. Pourtant le rapport de présentation identifie comme enjeu le développement d'un réseau de liaisons douces connectées sur l'ensemble de la commune. Cet enjeu ne se retrouve pas dans la carte du PADD et encore moins dans les OAP. Les OAP ne reprennent ni les liaisons identifiées en carte page 27, ni en page 35. Une mise en cohérence des différents documents est nécessaire en vue de faire un maillage cohérent et complet sur la commune.</p>	<p>> <i>Les deux cartes du PADD mentionnées seront mises en cohérence.</i></p> <p>> <i>Les documents du PLU mentionnés seront également mis en cohérence.</i></p>
<p>Norme de stationnement pour les vélos Les normes imposées pour le stationnement des cycles dans le PLU d'Orly sont compatibles avec le PDUIF pour les destinations habitations, bureaux, activités et commerces pour les zones UA à UR. Elles ne sont pas compatibles pour la destination « services publics et intérêt collectif ».</p> <p>Il est indiqué que le nombre de places sera défini en fonction des besoins, en compatibilité avec les recommandations du PDUIF. D'une part, le PDUIF fait des prescriptions et non des recommandations pour le stationnement vélo pour les équipements publics. D'autre part, il prescrit un local vélo de minimum 1 place pour 10 employés en plus du stationnement visiteurs. Cette norme devrait être intégrée au règlement. Une norme spécifique pour les établissements scolaires est aussi prescrite par le PDUIF, il convient de prévoir au minimum 1 place pour 8 à 12 élèves. Le PDUIF propose aussi d'adapter le nombre de places selon le type d'établissement scolaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Écoles primaires : 1 place pour 8 à 12 élèves - Collèges et lycées : 1 place pour 3 à 5 élèves - Universités : 1 place pour 3 à 5 étudiants <p>En zone UZ, aucune norme plafond pour la</p>	<p>La Ville propose de rajouter des normes proposées par le Département en ce qui concerne les équipements publics scolaires.</p> <p>> <i>Les normes vélos rajoutées dans le règlement, pour toutes les zones, seront :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>équipements d'intérêt collectif et services publics : nombre de place suffisant au regard des besoins,</i> - <i>écoles primaires : 1 place/12 élèves,</i> - <i>établissements d'enseignement secondaire et supérieur : 1 place/5 élèves.</i> <p>La zone UZ concerne la plate-forme aéroportuaire. À ce titre, elle a un statut un peu particulier au regard des autres zones réglementaires de la ville. C'est ce qui explique que la rédaction des règles y est plus souple.</p>

<p>destination bureaux pour les stationnements véhicules motorisés n'est indiquée dans le règlement. Il conviendrait de la spécifier comme cela a été réalisé pour les autres zones. Concernant les stationnements cycles, il manque les normes planchers pour la destination habitation, ces normes doivent être ajoutées, en plus de celles des bureaux, activités et commerces.</p>	
<p>OAP</p>	
<p>De manière générale, de nombreux éléments inscrits en tant qu'objectif dans le rapport de présentation et dans le texte présentant chaque OAP ne se retrouvent pas dans les représentations graphiques. Le rapport d'évaluation environnementale (page 35) indique notamment que les OAP sectorielles contiennent de nombreuses mesures visant à faciliter les déplacements en mode doux. Ce point général dans les OAP devrait être développé dans les représentations graphiques de manière à rendre les mesures effectives. De même, la mise en place de la trame verte et bleue manque de disposition précise dans les différentes OAP.</p>	<p>Les orientations du PLU, le plan de zonage et le règlement d'urbanisme ont été définies pour mettre en œuvre cette grande trame verte et bleue, de la Seine au plateau. La Ville reconnaît qu'il manque un document cadre pour sa mise en œuvre.</p> <p><i>> La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.</i></p> <p><i>> Les OAP seront complétées pour y faire figurer les mesures visant à faciliter les modes doux.</i></p>
<p>Zone 1AU – Secteur du Trou d'Enfer</p>	
<p>Les thématiques d'« écologie urbaine », d'« urbanisme durable », d'« empreinte écologique », sont bien identifiées dans le PADD. En effet, il donne des orientations fortes en indiquant que « dans le cadre des projets de développement communaux, l'objectif sera d'assurer une prise en compte des enjeux environnementaux en amont des projets et inciter à la Haute Performance Environnementale ». Le PADD indique également que « les grands projets [...] déclineront des mesures incitatives en faveur de l'exemplarité sur les plans de l'énergie, de la gestion de l'eau, des espaces verts, ... ». Le Secteur du Trou d'Enfer fait partie de ces grands projets, il est notamment identifié dans l'unique zone à urbaniser (1AU).</p> <p>Au vu des orientations du PADD, il est contradictoire que les articles 1AU.4-3 et 1AU.4-4 portant respectivement sur les performances énergétiques et la performance environnementale globale et l'article 1AU.5 du « traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions » soient indiqués « sans objet ». De plus, l'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée, ce qui ouvre la possibilité d'une urbanisation et une imperméabilisation totale du secteur. L'absence de règle en matière de performances environnementales est contraire à la création d'une grande trame verte d'Orly comme identifiée dans l'OAP : Les Vœux – le Trou d'Enfer – Le Bouvray.</p> <p>En cohérence avec les orientations du PADD et l'OAP, il est nécessaire d'appliquer des règles</p>	<p>La zone 1AU correspond au secteur du Trou d'Enfer qui est la dernière zone à urbaniser de la ville. Par ailleurs, ce secteur permet de faire le lien entre le territoire déjà urbanisé et le fleuve. Il est aussi très séparé du reste de la ville par les faisceaux ferrés. Enfin, le Trou d'Enfer est également une composante essentielle de la grande trame verte et bleue, entre le futur parc des Vœux et le parc Jean Mermoz.</p> <p>Son aménagement doit donc répondre à de nombreux objectifs et plusieurs contraintes. Il se fera dans le cadre d'une opération globale d'aménagement.</p> <p>Toutefois, au moment de la rédaction du projet de PLU, les précisions de son aménagement ne sont pas connues et validées. Lorsque le plan guide du projet sera validé, le règlement de la zone 1AU sera modifié en conséquence.</p> <p><i>> Des normes de stationnement seront rajoutées au règlement de la zone 1AU, similaires à celles de la zone UJS.</i></p>

<p>incitatives pour une meilleure prise en compte de l'environnement et une meilleure performance énergétique des bâtiments telles que la définition d'un coefficient de biotope, d'une part obligatoire de production en énergie renouvelable...</p> <p>Concernant le stationnement, les prescriptions du PDUIF s'appliquent également pour les zones à urbaniser. Les normes de stationnement sont donc à régler pour la zone 1AU.</p>	
Remarques générales - Rapport de présentation	
Stationnement et mobilités	
<p>Le rapport de présentation aborde la thématique de la politique de stationnement sur la commune à l'occasion du recensement des aires de stationnement ouvertes au public. Un rappel de la réglementation en vigueur plus détaillé serait nécessaire ainsi qu'une analyse des secteurs de fonctionnement/dysfonctionnement pour conclure sur les secteurs où la réglementation serait amenée à évoluer. Une cartographie des différents secteurs permettrait d'illustrer cette analyse. En effet, le PDUIF incite les communes, en fonction de leur localisation géographique vis-à-vis de la zone dense, à mieux régler le stationnement sur voirie et à l'adapter en fonction des secteurs (Action 5.2 : « Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable »).</p> <p>Le rapport de présentation présente des indicateurs de suivi. Un seul objectif concerne les déplacements, l'objectif 5 de l'axe 2. Pour son suivi et son évaluation, il serait intéressant d'ajouter comme indicateur le nombre de places de stationnements (véhicules motorisés, électriques, vélos) et le nombre de kilomètres des différents types d'aménagements cyclables. L'état 0 devra aussi être complété avec ces informations ainsi que le nombre de passagers et le kilométrage qui ne sont pas indiqués dans le document.</p>	<p>Les enjeux de stationnement sont importants sur la commune. Outre, le stationnement résidentiel et celui projeté dans le cadre de l'aménagement des futures opérations (SÉNIA, quartiers Est, Trou d'Enfer, Chemin des Carrières), Orly subit un stationnement ventouse lié à la présence de l'aéroport. De plus, l'arrivée de la ligne 14 risque d'aggraver cette situation.</p> <p>Des réflexions globales sur le stationnement sont donc à mener. Leurs conclusions seront intégrées au PLU.</p> <p><i>> Le nombre de kilomètres des aménagements cyclables et le nombre de places de stationnements (tout véhicule) seront pris en compte comme indicateur de suivi pour l'objectif 5 de l'axe 2, et seront rajoutés au tableau page 253.</i></p>
Plan d'exposition au bruit (PEB)	
<p>Un des enjeux identifiés est de profiter de l'assouplissement du PEB pour mener des réflexions sur les quartiers nouvellement constructibles par la mise en place de secteurs de renouvellement urbains (SRU) maîtrisés et adaptés dans la zone C. Il est nécessaire de rappeler le contexte de la modification du règlement du PEB lors de sa révision approuvée le 21 décembre 2012 par arrêté interpréfectoral n° 2012/4046. Le secteur de l'ex zone C reste exposé à des nuisances, les constructions nouvelles soumises à condition doivent être encadrées. Selon l'esprit de l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme, les autorisations doivent être envisagés principalement pour des cas de réhabilitation, de renouvellement et de réaménagement urbain et n'entraîner qu'un faible accroissement de la population soumise aux nuisances. Il serait notamment judicieux de prévoir dans le règlement des mesures</p>	<p><i>> Le rapport de présentation sera complété par le contexte de la modification du PEB (page 142).</i></p>

permettant uniquement le renouvellement des quartiers situés dans le PEB et de prévoir des règles favorisant la densification des zones urbaines situées en dehors.	
SAGE du bassin versant de la Bièvre	
Le territoire est concerné par le SAGE du bassin versant de la Bièvre, entré en vigueur le 7 août 2017, contrairement à ce qui est écrit en page 247 du rapport de présentation. En vertu des articles L.131-1 et L.131-7 du Code de l'Urbanisme, le document d'urbanisme communal, en l'absence de Schéma de Cohérence Territoriale, doit être compatible avec les objectifs de protection définis par le SAGE. Ce point pourrait être précisé en pages 13 et 108 du RP, lorsqu'il est question de ce document. Les objectifs de préservation pour lesquels la commune est concernée pourraient opportunément être repris dans le rapport de présentation.	> <i>Le rapport de présentation sera complété en ce sens.</i>
Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)	
Au-delà des éléments cartographiques développés en pages 106 et 107, les objectifs du SRCE visant les milieux urbains pourraient être mentionnés. Il s'agit par exemple de maintenir les éléments ponctuels et linéaires de la trame verte urbaine, de préserver l'intégrité des réservoirs de biodiversité en milieu urbain ou de s'assurer du maintien ou de la restauration de la continuité d'un cours d'eau sur l'une des deux berges au minimum.	La mise en place de la grande verte et bleue d'Orly, de la Seine au plateau, est une ambition du PLU révisé. Une nouvelle OAP sera insérée en ce sens.
Espaces verts	
Le ratio calculé pour le nombre de m ² d'espaces verts publics par habitant semble erroné. En effet il est dit que ces espaces verts publics représentent environ 22 hectares à Orly soit 220 000 m ² et les données INSEE 2015 présente une population communale de 23 621 habitants soit 9,31 m ² /hab soit, contrairement à ce qui est écrit, un ratio légèrement inférieur à 10 m ² /habitant préconisé par le SDRIF. Ce calcul ne correspond pas au chiffre de 13 m ² d'espace vert par habitant donné en page 118. Il est donc nécessaire de revoir ce chiffre ou à minima de préciser la méthode de calcul utilisée.	Le ratio indiqué, page 118, est celui du référentiel territorial de l'Institut Paris Région (ex IAU) qui sert de référence pour la mise en œuvre du SDRIF. > <i>Cependant, les données relatives aux espaces verts ouverts au public, existants et à venir, seront actualisées.</i>
Trame verte et bleue	
La localisation des talus ferroviaires protégés n'est pas expliquée dans le rapport de présentation, alors que le plan de zonage indique que seule une partie du linéaire de ces talus est protégée au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme. Il est nécessaire d'expliquer dans le rapport de présentation les critères justifiant la protection ou non des talus. Dans le cas d'un abattement d'arbre, il est seulement recommandé une compensation, alors que celle-ci pourrait être rendue obligatoire, dans l'esprit de la doctrine éviter, réduire, compenser.	> <i>Le rapport de présentation sera complété en ce sens.</i>

Coefficient de biotope	
<p>Il est expliqué que le coefficient de biotope ne s'applique pas en zone N du fait de la végétalisation majoritaire de la zone. En revanche, aucune justification n'est apportée concernant les zones UZ et 1 AU qui ne sont pas non plus réglementées par cet outil. Pour la zone UA, le rapport de présentation, en page 229, pourrait préciser le motif d'exception de la disposition relative au coefficient de biotope par surface pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif. Il en va de même pour les autres zones.</p>	<p>> <i>Le rapport de présentation sera complété en ce sens.</i></p>
Remarques générales - Évaluation environnementale	
<p>De manière générale, l'évaluation environnementale justifie la réponse aux objectifs de protection de l'environnement supra-communaux ainsi que l'évitement ou la réduction des impacts du projet de PLU par les orientations du PADD. Cependant, il est nécessaire de faire référence aux règles établies dans les pièces opposables du PLU, pour assurer un impact limité du PLU sur l'environnement. Par ailleurs, il est important de pouvoir évaluer l'impact réel des nouvelles règles instaurées et leur apport vis-à-vis du PLU en vigueur.</p>	
<p>Concernant le secteur des Vœux, il serait intéressant de développer le projet de continuité écologique des berges de Seine mentionné en page 18. De plus, il est indiqué qu'aucune construction n'est autorisée sur le secteur des Vœux en dehors des constructions liées à la darse. Or, le règlement de la zone Nv autorise notamment « l'aménagement de terrains liés aux activités de loisirs et les constructions liées à leur fonctionnement ». Ces constructions auront un impact sur l'environnement.</p>	<p>> <i>L'évaluation environnementale sera précisée en ce sens.</i></p>
<p>Les articles du règlement de la zone N concernant l'emprise au sol et le coefficient de biotope par surface étant sans objet, il n'est pas possible, en l'état, d'indiquer en page 30 que ces articles de la zone N permettent de maintenir une « faible imperméabilisation des sols ».</p>	<p>Le PLU actuel ne prévoit pas d'emprise au sol pour les zones N.</p> <p>> <i>La Ville propose qu'un coefficient d'emprise au sol de 10 % soit fixé pour la zone N, valable pour les secteurs Ns et Nv.</i></p> <p>> <i>L'évaluation environnementale sera précisée en ce sens.</i></p>
<p>Contrairement à ce qui est indiqué à l'article R.122-20 du Code de l'Environnement, l'analyse des effets du plan n'est évaluée que sur le critère positif/négatif, et sans tenir compte des effets directs, indirects, temporaires ou permanents, à court, moyen ou long terme. L'analyse des effets cumulés n'est pas non plus menée. De même, les solutions de substitution raisonnables ne sont pas présentées, avec la mention des avantages et inconvénients pour chaque hypothèse comme demandé par les articles L.122-6 et R.122-20 du Code de l'Environnement.</p>	<p>> <i>L'évaluation environnementale sera précisée en ce sens.</i></p>

Remarques générales - PADD	
Sites et sols pollués	
Le PADD n'intègre pas suffisamment la problématique des sites et sols pollués. Il pourrait inciter les porteurs de projet à réaliser des études de sols préalablement aux aménagements conformément à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, comme les équipements scolaires.	Les principaux secteurs d'aménagement prévus au PLU, situés dans des parties du territoire communal exposées à des nuisances (Trou d'Enfer, Chemin des Carrières, SÉNIA...), font ou feront l'objet d'une étude d'impact particulière. Par ailleurs des cahiers de prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales sont également rédigés, et permettent d'imposer des prescriptions pour réduire l'exposition des habitants aux nuisances sonores et aux risques d'inondation, pour améliorer la qualité de l'air. Ces cahiers de prescriptions complètent parfaitement et utilement les règles du PLU.
Exemplarité énergétique	
Les orientations du PADD démontrent une volonté « d'intégrer des objectifs énergétiques ambitieux dans les projets urbains majeurs » et de décliner des mesures incitatives pour l'exemplarité sur le plan de l'énergie notamment. Cependant cette problématique n'est intégrée ni dans les OAP ni dans le règlement de façon approfondie. Une référence à des labels ou certifications (E+C-, HQE) permettrait de mieux appliquer cet objectif « exemplarité énergétique ».	> <i>Le PADD sera complété en ce sens.</i>
Remarques générales - OAP de secteur d'aménagement	
Stationnement vélos	
Les normes de stationnement pour les véhicules motorisés étant précisées, il est nécessaire de faire de même pour le stationnement des vélos. Les locaux destinés au stationnement des vélos pourraient être cartographiés sur les schémas d'organisation du stationnement.	Le niveau de détail des OAP de secteur d'aménagement ne permet pas de préciser aussi finement le stationnement des vélos. Les indications relatives au stationnement figurant dans les OAP de secteur d'aménagement s'entendent avant tout pour donner un cadre général aux sorties véhicule sur les voies publiques et les parties des terrains ne devant pas être artificialisées.
Secteur d'aménagement des Écoles	
En page 25, il est indiqué que 25 logements sont envisageables sur ce secteur d'aménagement. Toutefois tel que c'est mentionné en page 4, ce secteur d'aménagement est concerné par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris-Orly et la construction éventuelle de logements est soumise à délimitation de secteurs de renouvellement urbain (SRU). Ainsi le nombre de logements envisageables indiqués dans le PLU reste à titre d'information. Il est nécessaire d'insérer une réserve en ce sens dans l'OAP.	Cette précision est mentionnée dans l'OAP du Vieil Orly. Mais elle pourra être rajoutée dans l'OAP de secteur d'aménagement des Écoles. > <i>L'OAP de secteur d'aménagement des Écoles sera complétée en ce sens.</i>
Secteur d'aménagement Gare – 11 Novembre	
Dans un souci de cohérence avec les autres secteurs d'aménagement et de facilitation de la mise en œuvre opérationnelle, il est nécessaire de préciser le schéma d'organisation du stationnement et de préciser le nombre d'étages attendus pour chaque construction de ce secteur.	> <i>L'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre sera complétée en ce sens.</i> > <i>La Ville précise que, conformément aux conclusions de l'enquête publique, le périmètre de l'OAP Gare-11 Novembre sera réduit par rapport au projet arrêté.</i>

Remarques générales - OAP	
OAP Vieil Orly	
La fonction de corridor des voies ferrées ne figure qu'à travers la carte de l'OAP Vieil Orly et pas dans le texte. En cohérence avec le rapport de présentation qui mentionne en page 195 l'importance du maintien de ce corridor, il est nécessaire de préciser la protection de ces secteurs.	> L'OAP Vieil Orly sera précisée en ce sens.
OAP Orly-Est	
Des liaisons douces à créer sont cartographiées, elles permettent de répondre à l'objectif de mailler le quartier et de diminuer l'aspect routier. Néanmoins, ces liaisons ne semblent pas créer un véritable réseau, elles sont discontinues. Il aurait été souhaitable de développer un réseau permettant de relier de manière fluide les différentes polarités du quartier.	Les liaisons douces indiquées sur la carte de l'OAP Orly-Est sont des éléments d'un maillage plus global qui, effectivement, n'a pas été repris ici.
La limitation de l'imperméabilisation des sols, la gestion alternative des eaux pluviales et la préservation des cœurs d'îlots ne sont pas traitées dans l'OAP, contrairement à ce qui est indiqué dans le rapport de présentation. Une mise en cohérence doit être faite. Celle-ci ne doit pas tendre vers une réduction des enjeux identifiés dans le diagnostic.	> L'OAP Orly-Est sera précisée en ce sens.
OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray	
La description des intentions d'aménagement pour ces secteurs, à la fois dans l'OAP et dans le rapport de présentation, mentionne l'importance écologique du secteur des Vœux qui sera dédié à la détente et aux loisirs. Le secteur des Vœux, inscrit en tant que secteur reconnu pour son intérêt écologique en milieu urbain dans le SRCE, devra conserver des espaces protégés. En cohérence avec le PADD qui prévoit de faire de l'espace vert situé au sud de la darse des Vœux, une référence à la préservation de la biodiversité reconnaissant ce secteur comme une zone d'intérêt écologique majeur des espaces liés à cette fonction écologique doit être retrouvée dans la carte conclusive de l'OAP n° 3. Par ailleurs, aucune règle ne décline l'intention de la grande trame verte d'Orly, de la Seine au Plateau, alors que l'épaisseur, l'imperméabilisation des sols, le degré de végétalisation font partie des paramètres importants pour une bonne mise en œuvre de cette trame. Une largeur de 10 mètres, a minima, est nécessaire pour avoir du grand boisement.	<p>Les plans d'aménagement du secteur des Vœux n'ont pas été établis de manière définitive. C'est ce qui explique qu'aucun périmètre de protection n'ait été précisé sur le plan de zonage et l'OAP relative aux Vœux, dans le projet de PLU.</p> <p>Pour rappel, le secteur des Vœux était considéré jusqu'à très récemment comme un secteur d'urbanisation. Il est d'ailleurs toujours inscrit comme tel au SDRIF.</p> <p>C'est pourquoi les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles, et que le projet de PLU ne peut être aussi précis. Les premières études précisent néanmoins que le secteur de la darse et ses abords méridionaux sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine est très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs.</p> <p>> La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion (Manche de Houe) et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux.</p> <p>> La Ville propose d'inscrire dans le plan de zonage cette zone d'exclusion au Manche de</p>

	<p><i>Houe comme réservoir de biodiversité et la darse comme milieu aquatique et humide conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, et de modifier le rapport de présentation et le règlement en conséquence.</i></p> <p><i>> La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.</i></p>
<p>De plus, le rapport de présentation précise que l'usine d'eau potable d'Orly (Eau de Paris) dispose d'un périmètre de protection immédiate et d'un périmètre de protection rapprochée. Il est clairement explicité l'importance de la présence de ces périmètres. Le PLU pourrait citer les références réglementaires : arrêté inter-préfectoral n° 2007/3123 du 6 août 2007 portant Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des périmètres de protection relatifs à la prise d'eau présente sur le site de l'usine dite d'Orly sise à Choisy-le-Roi, modifié par l'arrêté inter-préfectoral n° 2010/6844 du 30 septembre 2010.</p>	<p><i>> Le projet de PLU, en particulier le rapport de présentation et les annexes, sera complété avec l'arrêté n° 2010/6845 du 30 septembre 2010.</i></p>
<p>L'OAP prévoit d'utiliser une partie du périmètre de protection immédiate de l'usine de production d'eau potable d'Orly afin que la population puisse accéder aux berges de la Seine. Cet espace ouvert au public sera requalifié en parc écologique. Ce projet doit prendre en compte les exigences réglementaires définies par les arrêtés mentionnés ci-dessus. L'identification du périmètre de protection immédiate dans le schéma de l'OAP faciliterait cette prise en compte.</p>	<p>Le secteur des Vœux est destiné à accueillir une zone de biodiversité préservée et un secteur plus particulièrement dédié aux loisirs, toutefois en lien avec la valeur écologique du site. Son aménagement ne pourra donc être envisagés qu'en tenant compte des périmètres de captage.</p>
<p>OAP SÉNIA • Chemin des Carrières</p>	
<p>Dans le rapport de présentation, il est indiqué que les orientations de cette OAP en matière de déplacement s'appuient le développement de TC, le renforcement des liaisons est-ouest et le développement des accès modes actifs en particulier depuis la cité jardin. Le développement des accès modes actifs et des liaisons est-ouest ne se retrouve pas dans la carte en page 9 de l'OAP. Ces enjeux doivent être mieux cartographiés pour faciliter leur mise en place opérationnelle.</p>	<p><i>> L'OAP SÉNIA • Chemin des Carrières sera complétée en ce sens.</i></p>
<p>Le texte présentant l'OAP indique que le secteur des Quinze Arpents sera « marqué par son caractère végétal ». Le règlement impose pour les zones UJS et UJC un coefficient de biotope de seulement 15 % dont 10 % en pleine terre. Au vu du nombre de logements prévus sur le secteur des Quinze Arpent ce coefficient semble relativement faible pour assurer un caractère végétalisé au quartier. De même, à l'échelle des secteurs des Carrières et du SÉNIA, le coefficient de biotope de 15 % paraît faible pour lutter contre les phénomènes d'îlot de chaleur auxquels les nouveaux riverains pourraient être soumis.</p>	<p>Actuellement, le secteur des Quinze Arpents est totalement minéral. Le projet d'aménagement sur ce secteur doit apporter plus de végétal. Par ailleurs, un parc de plus de deux hectares est prévu à l'est de la cité-jardin. L'aménagement du SÉNIA va bien vers la reconstitution de terres libres.</p> <p><i>> Sur proposition de l'EPAORSA, le coefficient de biotope de la zone UJC (Chemin des Carrières) sera augmenté à 25 % de pleine terre et 5 % d'espaces verts complémentaires, soit 30 % au total (au lieu de 15 %).</i></p>
<p>De plus, la trame verte urbaine gagnerait à être traduite par des règles concrètes et poursuivie jusqu'au parc Georges Méliès afin de connecter au mieux les différents espaces verts à créer et</p>	<p>Ces intentions relatives à la trame verte seront précisées dans la nouvelle OAP dédiée à la grande trame verte et bleue.</p>

existants. L'emprise des nouveaux espaces verts et leurs grandes caractéristiques ne sont pas mentionnées dans l'OAP. De même, l'OAP reprend les grandes intentions formulées dans le RP, notamment l'objectif de réduire l'imperméabilisation des sols et de prévoir des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère. Ces intentions auraient mérité d'être précisées.	
OAP Cœur d'Orly	
De même que pour l'OAP SÉNIA-Carières, une des orientations de cette OAP est le développement des modes actifs. Cette orientation ne figure pas sur la carte, il conviendrait de l'ajouter.	> L'OAP Cœur d'Orly sera complétée en ce sens.
La transition entre les franges Nord de la plateforme aéroportuaire et la cité jardin est à préciser notamment en termes de hauteur des constructions.	L'aménagement des franges nord n'étant pas connu, il n'est pas possible de l'indiquer. Les hauteurs devront, dans tous les cas, s'insérer dans un cadre urbain affirmé.
Le travail sur les alignements d'arbres comme levier pour tendre vers une meilleure intégration des franges du domaine aéroportuaire (page 201 du RP) n'est pas évoqué dans l'OAP. Le traitement paysager des franges mériterait des précisions.	> L'OAP Cœur d'Orly sera complétée en ce sens.
Remarques générales - Règlement	
Emprise au sol	
L'emprise au sol n'est pas réglementée pour les zones UA, UC, UJC, UJS, UOAP, UR, UZ, 1AU, N, Ns et Nv. Même si l'article 5 de chaque zone est censé contrôler la consommation d'espaces verts, cette absence de réglementation pour l'emprise au sol peut induire en erreur le pétitionnaire et engendrer des erreurs d'interprétation du règlement. De plus, pour les zones UZ, 1AU, N, Ns et Nv, les surfaces à maintenir en pleine terre ne sont pas réglementées.	> Un coefficient d'emprise au sol (articles 3) est institué pour les zones UA (60 %), UC (60 %) et N (10 %). La zone UZ est une zone atypique puisque liée à la plateforme aéroportuaire. Son règlement est volontairement souple. Quant à la zone 1AU, destinée à être urbanisée, elle fera l'objet d'un règlement plus détaillé dès lors que le plan guide d'aménagement sera validé.
Enfin, la deuxième partie de la définition de l'emprise au sol en page 163 concernant l'exclusion des ornements et des débords de toiture de l'emprise au sol est en contradiction avec le schéma joint et la première partie de la définition. Le PPRI de la Marne et de la Seine dans le département du Val de Marne annexé à l'arrêté préfectoral du 12 novembre 2007 définit l'emprise au sol comme étant la projection verticale des bâtiments au sol.	> Le glossaire du règlement sera précisé sur ce point.
Zone UP	
Concernant les zones UP et UPa, les règles imposées ne sont pas en faveur d'une densification mesurée de ces secteurs. En zone UPa, le règlement limite l'emprise au sol des constructions à 30 % de la superficie du terrain. La majeure partie de cette zone est concernée dans le PLU en vigueur par le zonage UEa, dont le règlement limite l'emprise au sol à 40 %. De même, la limitation à une seule mitoyenneté limite les possibilités de densification. En zone UP, la diminution des hauteurs	La Ville ne souhaite pas la densification des zones pavillonnaires. Le choix de la Ville est de produire du logement dans des secteurs dédiés, dans le cadre d'opération d'aménagement d'ensemble (SÉNIA, Chemin des Carières, quartier Est...). Les règles du secteur UPa, notamment, vont donc dans ce sens. Par ailleurs, les règles de la zone UP vont également dans le sens de soustraire ces secteurs d'habitat individuel de la pression immobilière.

<p>maximales des constructions ainsi que l'augmentation du retrait entre deux bâtiments limitent également les possibilités de construction.</p> <p>La limitation de la densification en zone UP est cohérente dans les secteurs concernés par l'ex-zone C du PEB. En revanche il serait nécessaire de permettre la densification des secteurs non soumis au PEB et notamment en zone UPa afin de pouvoir réaliser la ville sur la ville comme évoqué dans le PADD (page 8).</p>	
<p>Livraison</p>	
<p>Le projet de PLU d'Orly prévoit des dispositions concernant la réalisation d'aire de livraison pour les constructions à destination de commerces, d'activités, d'entrepôts et d'industries. Ces dispositions du règlement respectent les recommandations du PDUIF en matière de stationnement des véhicules de livraison. Pour répondre de manière complète à l'action 7.4 « Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons », le règlement devrait intégrer la réalisation d'aire de livraison pour la destination bureau. Le PDUIF recommande de retenir a minima la norme suivante : une aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.</p>	<p>> <i>Le règlement sera complété en ce sens.</i></p>
<p>Bâtiments protégés</p>	
<p>Afin de ne pas dénaturer les bâtiments anciens et de ne pas limiter les échanges gazeux nécessaires au bon état sanitaire des bâtiments, il est nécessaire de proscrire l'isolation thermique par l'extérieur pour les bâtiments protégés au titre de l'article L.151-15 du Code de l'Urbanisme.</p>	<p>Pour ne pas dénaturer les constructions anciennes dans le cadre d'une isolation thermique par l'extérieur, la Ville propose de modifier l'article 4-3-2 lié aux performances énergétiques.</p> <p>> <i>L'article 4-3-2 est modifié en rajoutant à la règle : « Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques devront se faire par l'intérieur pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...) ».</i></p>
<p>Implantation des annexes</p>	
<p>Les articles 3-3-4-2 indiquent dans toutes les zones l'implantation des annexes est libre. Afin de limiter le détournement de ces constructions, il serait préférable d'en préciser la taille maximale.</p>	<p>> <i>Le règlement sera complété en ce sens. Les annexes ne devront pas être supérieures à 15 m².</i></p>
<p>Implantation par rapport aux limites de fonds de parcelle</p>	
<p>L'article 3 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux limites des fonds de parcelles, dans toutes les zones, doit être clarifié.</p>	<p>> <i>Le règlement sera complété en ce sens.</i></p>
<p>Remarques générales - Plan de zonage</p>	
<p>Secteur des Vœux</p>	
<p>Selon la définition donnée d'un réservoir de biodiversité en page 216 du rapport de présentation, il est étonnant qu'aucune partie du</p>	<p>Les plans d'aménagement du secteur des Vœux n'ont pas été établis de manière définitive. C'est ce qui explique qu'aucun</p>

<p>secteur des Vœux ne soit identifiée en tant que tel sur le plan de zonage. En effet, ce secteur est un des secteurs de la commune les plus riches en biodiversité, il accueille notamment une héronnière de Héron cendré (<i>Ardea cinerea</i>) ce qui représente bien un « noyau de population à partir duquel se disperse les individus » qui est un des critères de définition d'un réservoir de biodiversité.</p> <p>Il est d'ailleurs mentionné dans l'OAP déterminé sur le secteur que « Les Vœux ont une forte valeur écologique et constituent un réservoir de biodiversité d'intérêt fort ».</p> <p>L'identification de réservoirs de biodiversité sur le plan de zonage au sein du secteur des Vœux permettrait d'améliorer la prise en compte de la biodiversité dans le futur parc écologique. Ces réservoirs de biodiversité pourraient notamment être repris dans l'OAP comme secteur à laisser en zone sauvage sans aménagement particulier.</p>	<p>périmètre de protection n'ait été précisé sur le plan de zonage et l'OAP relative aux Vœux, dans le projet de PLU.</p> <p>C'est pourquoi les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles, et que le projet de PLU ne peut être aussi précis. Les premières études précisent néanmoins que le secteur de la darse et ses abords méridionaux sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine est très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs.</p> <p><i>> La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion (Manche de Houe) et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux.</i></p>
<p>Zone de hauteur limitée</p>	
<p>La zone de hauteur limitée identifiée au sud du parc Georges Méliès permet une hauteur maximale de 14 mètres contre 12 mètres pour le reste de la zone UA. Un espace de transition dans la hauteur du bâtiment aux abords du parc permettrait une meilleure intégration de cet espace vert majeur de la ville.</p>	<p>Le site Pasteur, au sud-ouest du parc Georges Méliès, doit accueillir une résidence étudiante, une résidence pour personne âgée et une crèche. Leurs implantations sont envisagées pour s'intégrer dans un site en transition entre les secteurs pavillonnaires du Clos Pantin et le parc Georges Méliès.</p> <p>La hauteur limitée a été fixée à 14 mètres, soit 2 mètres de plus que dans la zone UA, pour tenir compte des dénivelés de terrain.</p>
<p>Trame verte et bleue</p>	
<p>Deux espaces verts qualitatifs à créer, requalifier et faire pénétrer dans les quartiers, représentés en page 14 du PADD, ne sont pas matérialisés dans le plan de zonage. Ces espaces verts à créer pourraient être représentés de la même façon que le bois des Roses était indiqué sur le plan de zonage du PLU en vigueur.</p>	<p>Ces deux espaces verts à créer sont situés dans les futures opérations du Chemin des Carrières et du SÉNIA. Ils pourront être matérialisés sur le plan de zonage dès leur réalisation.</p>
<p>Les protections supprimées sont à justifier. Il est attendu des précisions sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le linéaire d'arbres remarquables situés avenue de la Paix identifiés à préserver au titre de l'article L.123-1-7 du Code de l'Urbanisme a été réduit dans le projet de PLU, - l'arbre remarquable situé au bout de l'allée des Jeux, en zone UC, a été supprimé, - l'espace vert public à créer à proximité des Vœux, en limite de Seine, a été supprimé du projet de plan de zonage. 	<p>L'alignement d'arbres, avenue de la Paix, est plus long sur le plan de zonage du PLU en vigueur qu'en réalité. Il a donc été inscrit dans le plan de zonage du PLU révisé sur sa dimension réelle.</p> <p><i>> L'arbre remarquable inscrit située dans la résidence ANOTÉRA est repris dans le PLU révisé au titre des arbres remarquables et alignement d'arbres.</i></p> <p>L'ensemble des bords de la Seine et des Vœux doit faire l'objet d'un vaste aménagement à vocation écologique et de loisirs. Une OPA y est dédiée. Il n'y a donc pas lieu de conserver une telle mention dans le plan de zonage.</p>
<p>Contrairement à ce qui est mentionné en page 248 du rapport de présentation, la moitié Nord des berges est située en zone UEo et non en zone N.</p>	<p><i>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i></p>

<p>En cohérence avec les dispositions du SAGE de la Bièvre, il serait attendu que le ru prenant sa source dans le parc George Méliès soit représenté sur le plan de zonage, de sa source à son exutoire. Une zone inconstructible, de part et d'autre du ru ouvert ou enterré, pourrait être édictée.</p>	<p>> La Ville propose de créer une nouvelle protection au titre de l'article R.141-43, les milieux aquatiques et humides, qui seront mentionnés dans les articles 5-3. Le ru sera inscrit à ce titre, mais également l'étang du Trou à Glaise et la darse de l'usine des eaux.</p>
<p>Remarques sur la forme - Rapport de présentation</p>	
<p>Page 3 : la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration de projet de l'usine de production d'eau potable d'Eau de Paris a été approuvée le 26 mars 2019.</p> <p>La ligne de tramway T7 a été mise en service le 16 novembre 2013.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 4 : pour compléter le contexte dans lequel s'inscrit la révision du PLU, il est nécessaire de mentionner la réalisation en cours du schéma de cohérence territorial (SCOT) de la Métropole du Grand Paris qui a été prescrit le 23 juin 2017.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 6 : concernant la partie Orly dans le SRDIF, il est nécessaire d'aborder le volet Préserver et Valoriser de ce dernier.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 8 : le projet de bioquartier des Vœux indiqué n'est plus d'actualité et est à supprimer de la liste des projets en cours.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 10 : « Concernant Orly, une grande partie de la commune se situe à moins de 500 mètres d'un point de desserte structurant, donc le PLU ne pourra exiger pour les constructions de bureaux plus d'une place pour 60 m² de surface de plancher ». Il y a confusion entre norme plancher et norme plafond. Le PDUIF impose une norme plafond maximale, le PLU doit fixer une norme plafond de construction de places de stationnement pour les bureaux qui doit être égale ou inférieure à 1 place de stationnement pour 60 m² à moins de 500 mètres d'une station de TC structurante et non un minimum (dans le règlement la norme est ok).</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Concernant la gare TGV, l'emplacement au plus près des aérogares ne semblent plus d'actualité. L'emplacement à Pont de Rungis est à l'étude côté SNCF.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Le plan des déplacements en Val-de-Marne a été révisé et présente de nouveaux objectifs pour la période 2018-2030.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 13 : s'agissant du SRCE, au début du deuxième paragraphe « la commune d'Orly » est à remplacer par « la Seine ».</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 21 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ce sont les chiffres INSEE 2015 qui sont utilisés dans les différents graphiques du document et non ceux de 2013. - Il est indiqué que depuis 1999 la population orlysiennne a augmenté de 0,8 % par an mais qu'elle reste « inférieure à la dynamique départementale sur cette même période ». Or cette dernière est de +0,7 % par an, celle d'Orly est donc supérieure et non inférieure à la 	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>

moyenne départementale depuis 1999.	
Page 25 : un des enjeux identifiés de la révision du PLU est d' « attirer des populations d'âges intermédiaires (30-50 ans) ». Il serait intéressant de développer la justification de cet enjeu car au vu des graphiques présentés, la seule tranche d'âge ayant vu sa population baissée entre 2010 et 2015 à Orly concerne les 15-29 ans.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 64 : la carte de situation future de la qualité de la desserte pour la commune d'Orly pourrait illustrer le prolongement du T9 et la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) SÉNIA-aéroport d'Orly en tant que projets envisagés à long terme.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 66 : le développement de la plateforme portuaire d'Orly entre dans le contexte de renforcement des modes alternatifs aux véhicules motorisés en général et non seulement à la voiture. D'ailleurs cet équipement vise plutôt à limiter le nombre de camions.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 77 : le paragraphe concernant l'usine Eau de Paris est à compléter avec la présentation des opérations de restructurations prévues sur cet équipement.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 91 : des éléments chiffrés seraient nécessaires pour justifier les affirmations « la nature est très présente à Orly » et « la ville dispose d'une armature végétale dense et structurante » notamment au regard de la typologie des espaces du SDRIF mise en avant en page 19 (absence d'espace naturel, agricole et forestier).	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 92 : la commune mise en évidence est Villeneuve-le-Roi et non Orly.	Le schéma représente le territoire d'Orly et une partie de celui de Villeneuve-le-Roi.
Page 99 : il est à préciser que c'est uniquement le chœur de l'église qui est protégé au titre des monuments historiques.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 100 : la représentation des édifices protégés au titre de l'article L.151-19 gagnerait en clarté si chaque édifice était numéroté sur la carte et listé en accompagnement de cette dernière. De plus, par rapport au PLU en vigueur, la fresque du gymnase Gagarine et la maison dite Prouvé n'apparaissent plus dans les édifices protégés, ce qui est regrettable pour la conservation du patrimoine de la ville.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i> Par ailleurs, le projet de PLU modifie la liste des édifices à protéger au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme. La Ville a fait le choix de ne pas conserver dans cette liste certains édifices. Par ailleurs, la maison Jean Prouvé a été détruite par un incendie.
Page 106 : les cartes présentées sont à agrandir pour améliorer leur lisibilité.	> <i>La cartographie concernée sera améliorée.</i>
Page 108 : la référence au plan vert du Conseil Départemental du Val-de-Marne est à actualiser. Un nouveau Plan Vert a été adopté pour la période 2018-2028.	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>
Page 126 : les nombreuses informations rendent la carte peu lisible. La séparation de ces informations sur plusieurs cartes améliorerait la lisibilité et la compréhension des éléments de la trame verte et bleue.	> <i>La cartographie concernée sera améliorée.</i>
Pages 127 à 129 : parmi les documents cadres dans la prise en compte des risques et nuisances, il est nécessaire d'ajouter le plan climat air	> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i>

<p>énergie métropolitain (PCAEM) qui a été approuvé en novembre 2018 et d'en présenter ses objectifs.</p> <p>De même, il peut être précisé qu'un PCAE territorial (PCAET) a été prescrit le 28 février 2017 et est en cours de réalisation par l'EPT GOSB.</p> <p>Le PEB de l'aérodrome Paris-Orly n'est pas une servitude d'utilité publique telle que mentionné dans l'ensemble du document.</p>	
<p>Page 136 : les cartes des sites BASIAS et BASAL sont peu lisibles et gagneraient à être agrandies.</p>	<p>> La cartographie concernée sera améliorée.</p>
<p>Page 137 : Concernant les travaux à proximité des réseaux, notamment les canalisations de transport, la référence réglementaire (p.137 du RP) au décret n° 91-1147 du 14 octobre 1991 et à son arrêté d'application du 16 novembre 1994 est obsolète. Les documents devraient mentionner que les travaux seront conduits dans le respect de la procédure DT/DICT définie par le décret n° 2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 146 : la carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres est peu lisible, notamment la légende, et gagnerait à être agrandie.</p>	<p>> La cartographie concernée sera améliorée.</p>
<p>Page 155 : « À Orly, la voiture ne semble pas être le mode de transport principal des habitants puisqu'à peine la moitié des Orlysiens l'utilisent pour leur trajet domicile-travail (46 %) » alors que p. 68 dans « ce qu'il faut retenir » : « Une majorité d'actifs utilisant leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail ». En effet, la voiture est le premier mode de déplacement des actifs orlysiens, devant les TC à 40,6 % (chiffres p. 55).</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Pages 172 à 173 : il est indiqué page 172 qu'entre « 2012 et 2017, le tonnage collecté a augmenté de 6 % » et page 173, que « l'objectif de réduction des déchets semble donc être en bonne voie ». Il est nécessaire de mettre en cohérence ces deux affirmations qui sont contradictoires.</p> <p>De plus, les graphiques présentant l'évolution des tonnages collectés, l'évolution du refus de tri et l'évolution de la collecte sélective sont à mettre à jour avec des données postérieures à 2013. D'autant plus que le corps du texte présente des chiffres pour la période 2012 à 2017.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 174 : le texte présente des actions « qui seront mises multipliées durant l'année 2014 » ou « à l'horizon 2014 ». Il est nécessaire de mettre à jour ces paragraphes.</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</p>
<p>Page 179 : le tableau présenté pour le calcul du point mort nécessite des explications plus approfondies. En effet afin de faciliter la compréhension du tableau, les notions de renouvellement, desserrement et « RS+LO » sont à expliquer. La signification de valeur négative</p>	<p>> Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens. Les données seront actualisées.</p>

<p>pour les logements vacants et les RS+LO est également à présenter.</p> <p>De même, il est dit dans le texte qu' « entre 2000 et 2011, 1272 logements construits ont permis de maintenir la population sur la commune, de répondre aux besoins du renouvellement du parc et à compenser la baisse de la taille des ménages », or ce chiffre n'apparaît pas dans le tableau.</p> <p>Il est nécessaire que le texte soit cohérent avec les chiffres présentés dans le tableau.</p>	
<p>Page 180 : le tableau présentant la « synthèse comparative de l'évolution environnementale des scénarios à l'horizon 2025 » présente des chiffres erronés pour les besoins en logements des scénarios 2 et 3. Pour le scénario 2 la construction de 3 488 logements permettrait d'atteindre un total de 12 628 logements et non 12 379. Pour le scénario 3 la construction de 4 218 logements permettrait d'atteindre un total de 13 358 logements et non 12 379 logements.</p> <p>De même, les chiffres d'évaluation des besoins en énergie des nouvelles constructions sont à revoir pour les scénarios 2 et 3, ces derniers ne pouvant pas être égaux.</p>	<p>> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i></p>
<p>Page 191 : la ligne 18 est représentée dans la légende mais pas sur la carte.</p>	<p>> <i>La cartographie concernée sera corrigée.</i></p>
<p>Pages 194 et 205 à 214 : les cartes ne sont pas légendées.</p>	<p>> <i>Les cartographies concernées seront corrigées.</i></p>
<p>Page 223 : il est nécessaire de définir la notion d' « espaces verts complémentaires ».</p>	<p>> <i>La notion d'espace vert complémentaire sera précisée.</i></p>
<p>Page 228 : selon le tableau présenté, dans le PLU de 2007 la surface totale de la commune était de 692 hectares contre 669,1 hectares pour le PLU arrêté. Il est nécessaire de mettre en cohérence ces deux surfaces ou d'en expliquer la différence.</p> <p>De plus, il serait utile de justifier les modifications substantielles du zonage qui conduisent aux différences observées dans le tableau.</p> <p>La suppression de la protection d'arbre remarquable protégé n'est pas expliquée, ni celle relative à l'indication des espaces verts publics à créer.</p>	<p>> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i></p>
<p>Page 233 : il n'est pas noté les obligations en matière d'espaces libres et de plantations pour les secteurs UPa et UPb.</p>	<p>> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i></p>
<p>Page 254 : l'indicateur de protection des bords de Seine doit être précisé. De même, les indicateurs qualité architecturale des grands axes, des centralités et des entrées de ville ont un caractère subjectif, ce qui ne facilitera pas le suivi du plan. Il est nécessaire de détailler les indicateurs de suivi, en application de l'article R.151-3 du Code de l'Urbanisme qui demande de définir les critères, indicateurs et modalités retenus.</p>	<p>> <i>Le rapport de présentation sera corrigé en ce sens.</i></p>

Remarques sur la forme - PADD	
Les cartes conclusives des axes 1 et 3 sont à mettre en cohérence. En effet, les figurés représentant l'action « créer, requalifier et faire pénétrer des espaces verts qualitatifs dans les quartiers » de l'axe 1 et celle du « principe de création de nouveaux espaces verts » de l'axe 3 ne se recoupent pas.	> Les cartographies seront corrigées en ce sens.
Page 27 : la ligne 18 est représentée dans la légende mais pas sur la carte.	> La cartographie concernée sera corrigée.
Remarques sur la forme - OAP de secteur d'aménagement	
Les légendes des cartes des différents secteurs d'aménagement sont à compléter notamment en expliquant les différentes nuances de liseré vert.	> Les cartographies concernées seront corrigées.
Page 15 : au sud du secteur d'aménagement, une parcelle est colorée en orange sans aucune indication de hauteur ou de surfaces.	> La cartographie concernée sera corrigée.
Page 31 : « De part et d'autre de l'aire de stationnement (parcelle Z105), 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts... ». Afin d'améliorer la compréhension du texte, il est nécessaire d'identifier la parcelle Z105 et l'aire de stationnement sur la carte présentée en page 29.	> L'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre sera corrigée en ce sens.
Remarques sur la forme - OAP	
La numérotation des pages est à revoir à partir de la page 15.	> La numérotation des pages sera revue.
OAP Vieil Orly	
Page 6 : la phrase « L'Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre doit délimiter un secteur de renouvellement urbain... » porte à confusion. Conformément à l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme c'est l'autorité administrative de l'État qui délimite ces SRU suite à une demande de l'EPT.	> L'OAP Vieil Orly sera corrigée en ce sens.
De même, le SRU déjà délimité pour le Vieil Orly par arrêté préfectoral du 17 août 2010 (n° 2010/6289) ne sera pas à ajuster comme cela est indiqué mais c'est bien un nouveau SRU qui devra être demandé.	> L'OAP Vieil Orly sera corrigée en ce sens.
Page 8 : le dernier paragraphe faisant notion au secteur de plan masse et au cahier des charges qui pourraient encadrer les démolitions n'est pas clair et gagnerait à être rédigé de manière plus compréhensible.	> L'OAP Vieil Orly sera corrigée en ce sens.
Carte : Certaines « liaisons à travers le centre ancien à valoriser » semblent passer à travers des bâtiments et notamment à travers le collège Dorval. Leurs tracés est à revoir.	Le site du collège Dorval sera revu, l'établissement scolaire devant être reconstruit. L'ensemble du site des Ruelles sera donc réaménagé, en partie en lien avec l'OAP Les Ruelles.
OAP Orly Est	
Page 11 : il est nécessaire d'ajouter la légende pour les zones entourées en blanc sur la carte. Afin de faciliter la compréhension de la carte, une distinction entre les liaisons routières existantes et celles à créer pourrait être réalisée.	> La cartographie concernée sera corrigée.

OAP SÉNIA- Chemin des Carrières	
La carte de cette OAP où le prolongement du 393 est nommé TCSP SÉNIA est à mettre en cohérence avec celle de l'OAP Cœur d'Orly où il est appelé 393.	> Les cartographies concernées seront corrigées.
Remarques sur la forme - Règlement	
Perméabilité à la petite faune	
À l'article UA.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères, il est écrit que les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune (UA.4-1-4-5). Toutefois, à l'article UA.5-2-6, concernant la mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres, il est écrit « en limite séparative [...]. Il est recommandé de prévoir des ouvertures au niveau du sol pour le déplacement de la petite faune ». Ces deux mentions rendent la règle confuse. La remarque vaut pour toutes les zones.	> Les deux articles seront mis en cohérence.
Stationnement	
Les destinations présentées dans le tableau de l'article 6-2 de chaque zone sont à mettre en cohérence avec les destinations indiquées en page 5 du règlement.	> Le tableau de l'article 6-2 sera mis en cohérence avec les destinations indiquées page 5.
Pour l'hébergement hôtelier ou touristique, la phrase « 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres » porte à confusion, pour une meilleure compréhension, la notion « entamée » devrait être mieux expliquée ou supprimée.	La Ville conserve la formulation actuelle.
Page 78 : remplacer UJC par UJS.	> Le règlement sera corrigé en ce sens.
Page 101 : en zone UP, il serait pertinent de proscrire les toits à la Mansart qui ne sont pas en accord avec le caractère pavillonnaire de la zone.	L'interdiction des toits à la Mansart sera précisée dans la zone UA, pour les constructions situées dans le périmètre de protection des monuments historiques. Toutefois, elle ne sera pas étendue aux zone pavillonnaire.
Page 135, article UZ.5-3-1, le paragraphe spécifique aux pelouses est à reformuler. Il ne s'agit pas de l'intérêt écologique et paysager des espaces verts paysagers relai ».	> Le règlement sera corrigé en ce sens.
Page 147 : article N.1-2 la possibilité de construire des aires de stationnement paysagères « et si possible imperméabilisées » n'est pas en cohérence avec la destination naturelle de la zone.	> Le règlement sera corrigé en ce sens.
Page 148 : afin de renforcer au maximum la protection des espaces naturels, il serait souhaitable de réglementer le coefficient d'emprise au sol en zone N (proposition 10 %).	> Un coefficient d'emprise au sol de 10 % sera introduit pour la zone N (y compris les secteur Ns et Nv).
Page 164 : le schéma relatif à la définition de la hauteur à l'égout du toit est erroné, la flèche doit être repositionnée.	> Le glossaire sera corrigé en ce sens.

Page 170 : les définitions « espace vert » et « surface plantée de pleine terre » semblent se contredire. Il est dit d'une part que les espaces verts de pleine terre sont sans structure en sous-sol et d'autre part que les ouvrages d'infrastructures participant à l'aménagement urbain (ouvrages ferroviaires, réseaux divers, canalisations...) ne sont pas de nature à déqualifier un espace de pleine terre.	> <i>Le glossaire sera corrigé en ce sens.</i>
Remarques sur la forme - Plan de zonage	
L'espace boisé classé du secteur des Roses n'est pas lisible sur la carte.	> <i>Le plan de zonage sera modifié en ce sens.</i>
Remarques sur la forme - Évaluation environnementale	
Page 2 : les références au code de l'urbanisme sont à compléter avec celles du Code de l'Environnement, en ses articles L.122-4 à L.122-11 ainsi que R.122-19 à R.122-20.	> <i>L'évaluation environnementale sera modifiée en ce sens.</i>
Page 21 : la formulation « les marges des différentes zones à vocation devront être traitées pour assurer des transitions paysagères entre les différents quartiers, comme préconisé dans le PADD » porte à confusion en attribuant un caractère contraignant aux grandes orientations données dans le PADD.	> <i>L'évaluation environnementale sera modifiée en ce sens.</i>
Page 23 : le premier paragraphe indique d'une part, que les pelouses aéroportuaires constituent un élément d'intérêt écologique identifié par le SRCE (il s'agit en effet d'un secteur reconnu pour son intérêt écologique en milieu urbain), et d'autre part, que le secteur n'est pas intégré au projet communal de trame verte et bleue et qu'il a peu d'intérêt pour cette trame. Par ailleurs, il est ensuite évoqué la réorganisation de ce secteur comme une occasion pour restaurer la trame et développer des connexions entre les espaces ouverts de l'aéroport et les autres secteurs à enjeux écologiques. Ce paragraphe est à clarifier.	Les pelouses aéroportuaires ont toute leur place dans la grande trame verte et bleue d'Orly. Elles participent à la vocation écologique de la trame verte et bleue. > <i>L'évaluation environnementale sera modifiée en ce sens.</i>
De même, il est indiqué « la mise en place d'une coulée verte qui participera au renforcement du réseau de continuités écologiques communale et assurera une connexion avec le parc Georges Méliès ». Il serait intéressant de détailler les moyens opérationnels instaurés pour cette mise en place.	> <i>La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.</i>
Remarques sur la forme - Annexes	
Pages 6 et 7 de l'annexe 01a, l'arrêté du 11 janvier 2018 instaurant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques doit obligatoirement être joint, de même que sa cartographie associée.	> <i>Les annexes seront modifiées en ce sens.</i>
Numérisation et publication du PLU	
Conformément à l'article L.133-2 du Code de l'Urbanisme, les collectivités doivent rendre leurs documents d'urbanisme accessibles en ligne. De plus, tout document d'urbanisme, issu d'une élaboration ou d'une révision, approuvé à partir du 1er janvier 2016 doit être numérisé au format	Le PLU sera téléversé au Géoportail de l'urbanisme, conformément à l'article L.133-2 du Code de l'Urbanisme.

<p>CNIG afin d'en assurer le téléversement dans le Géoportail de l'urbanisme. À partir du 1^{er} janvier 2020, la publication du document d'urbanisme au standard CNIG sur le Géoportail de l'urbanisme sera obligatoire, d'où l'importance d'y procéder à l'occasion de cette procédure d'évolution du document d'urbanisme.</p>	
Mise à jour des données	
<p>De nombreuses cartes affichées dans le dossier ne sont plus à jour. Un travail doit être fait pour actualiser les données.</p>	<p>> <i>Les mises à jour cartographiques seront faites au besoin.</i></p>

>>> GRT GAZ

Avis rédigé le 18 juillet 2019

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>Orly n'est actuellement concerné par aucun ouvrage de transport de gaz naturel haute pression exploité par GRTgaz.</p> <p>La présente réponse concerne uniquement les ouvrages de transport de gaz haute pression exploités par GRTgaz. Des ouvrages de distribution de gaz à basse et moyenne pression peuvent être exploités par GRDF ou par d'autres opérateurs sur le territoire de la commune.</p>	<p>Le projet de PLU est donc compatible avec les remarques de GRTgaz.</p>

>>> ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Avis rédigé le 16 septembre 2019

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>L'analyse du PLU arrêté a été menée avec le projet T9, dont le Préfet a reconnu l'utilité publique le 2 février 2015, emportant mise en compatibilité du PLU de la commune d'Orly, ainsi qu'avec le projet de TCSP SÉNIA-Orly. Il apparaît que le PLU préserve de façon générale la capacité à réaliser ces infrastructures. Il est cependant nécessaire d'opérer quelques ajustements au document, qui sont détaillés et explicités dans une note jointe à l'avis.</p> <p>Par ailleurs, Île-de-France Mobilités est attentive à la compatibilité des PLU avec le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). En particulier, le PDUIF fixe un cadre de réglementation en matière de normes de stationnement. Certaines ont une valeur prescriptive et doivent donc être retranscrites dans le règlement des PLU. Les autres sont des recommandations qu'il est souhaitable de suivre.</p> <p>Il apparaît que le règlement du projet de PLU révisé de la commune d'Orly n'est pas totalement compatible avec les prescriptions ou recommandations du PDUIF. La note d'analyse jointe à l'avis explicite les observations d'Île-de-France Mobilités concernant le projet de règlement du PLU de la commune.</p>	
Tram 9 de Paris Porte de Choisy à Orly-Ville	
<p>● Prise en compte du projet T9 dans le PLU Le projet T9 est largement pris en compte dans le diagnostic territorial. Les trois stations prévues sur le territoire sont mentionnées, ainsi que le site de maintenance et de remisage dans le triangle du Bouvray. Il est indiqué une mise en service à la fin de l'année 2020.</p> <p>L'axe 2 du PADD (Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres) comporte une orientation visant à permettre aux usagers de se déplacer de manière vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers qui reprend bien le projet T9 ainsi que les stations prévues. En outre, tous les documents cartographiques des différents axes du PADD reprennent le tracé du tram T9 jusqu'à la place Gaston Viens.</p> <p>L'OAP les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray intègre bien dans le secteur du Trou d'Enfer la réalisation du site de maintenance et de remisage du futur T9, actuellement en chantier. L'arrivée du tramway va également permettre de désenclaver le site.</p> <p>Enfin, le règlement, dans sa partie graphique (plan de zonage), délimite deux secteurs où</p>	

<p>l'évolution du bâti est subordonnée à l'accès aux façades par les services de secours, du fait de la présence des lignes aériennes de contact, prenant bien en compte les contraintes du T9.</p>	
<p>● Prolongement du tram 9 à l'aéroport d'Orly</p> <p>D'une manière générale, le projet de développement de la Ville d'Orly exprimé dans le PLU est articulé autour du prolongement du T9 jusqu'à la plateforme aéroportuaire.</p> <p>Dans le chapitre du diagnostic relatif aux projets de transport en commun, la Ville d'Orly affirme sa volonté de prolonger la ligne de tramway T9 jusqu'à l'aéroport d'Orly, par l'avenue de la Victoire et le Pont de Rungis. Le projet tram 9 est présenté en deux phases par la Ville : la première, dont les travaux sont en cours, reliera la Porte de Choisy jusqu'à la place Gaston Viens, dont elle constituerait le terminus provisoire selon la commune, et la seconde jusqu'à l'aéroport.</p> <p>Les autres volets du rapport de présentation relatifs aux justifications pour établir le PADD et les trois OAP concernées (n°1 Le Vieil Orly, n°2 Orly Est / Pierre au Prêtre / Les Saules / Fer à cheval, n°4 SÉNIA / Les Carrières) mettent en avant l'arrivée du tram 9 comme une opportunité de renforcement de l'accessibilité à la commune, en le présentant avec son prolongement jusqu'à l'aéroport. De même, tous les documents graphiques du rapport de présentation illustrent le principe du prolongement du tram 9 jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly.</p> <p>Dans le PADD, la Ville exige le prolongement du tracé du T9 au-delà du terminus prévu place Gaston Viens et toutes les cartes font apparaître ce prolongement. Ce dernier est également largement présent dans les OAP générales, ainsi que dans la plupart des OAP de secteur d'aménagement, dont il doit permettre d'améliorer la desserte. Enfin, l'emplacement réservé n° 13 d'une superficie de 13 740 m² est inscrit au bénéfice de la Ville pour l'élargissement de la voie à 28 mètres route Charles Tillon, afin d'y permettre notamment le passage du tramway T9 prolongé.</p> <p>L'attention de la commune d'Orly est appelée sur le fait, qu'à ce jour, la ligne du tram 9 sera réalisée jusqu'à la place Gaston Viens (terminus). Des études menées en 2012 ont porté sur un possible prolongement jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly, toutefois Île-de-France Mobilités n'est pas mandatée à ce jour pour poursuivre des études jusqu'à la plateforme aéroportuaire.</p> <p>Île-de-France Mobilités demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que cette réserve soit apportée dans le rapport de présentation, tant dans sa partie diagnostic 	<p>Le prolongement du tramway T9, de la place Gaston Viens jusqu'à la plate-forme aéroportuaire, est un projet essentiel pour le Grand Orly. Il permet de relier les communes du nord du Val-de-Marne aux zones d'emploi (MIN de Rungis, plateforme aéroportuaire), de connecter plusieurs axes de transport en commun (RER C, métros 14 et 18, tramway T7, TCSP SÉNIA) et de relier tous les quartiers d'Orly entre eux.</p> <p>Le prolongement du tramway T9 figure au schéma directeur de la Région Île-de-France et les différents acteurs du territoire militent pour son prolongement (Ville, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Aéroports de Paris...).</p> <p>Pour initier les études liées au prolongement et pour anticiper dès maintenant sur l'impact du tramway T9 prolongé, il est légitime de le prendre en compte dans le projet de PLU.</p> <p>Les différentes pièces du dossier de PLU ne mentionnent pas qu'Île-de-France Mobilités ait été mandaté pour poursuivre les études du prolongement du T9, bien qu'il en soit légitimement le maître d'ouvrage potentiel.</p> <p><i>> La Ville propose que soit rajouté dans le diagnostic territorial qu'Île-de-France Mobilités n'a pas été mandaté pour étudier le prolongement du tramway T9 jusqu'à l'aéroport Paris-Orly.</i></p>

<p>que dans celles relatives aux choix retenus pour élaborer le PADD et les OAP.</p>	
<p>TCSP SÉNIA-Orly</p>	
<p>Le projet de création du TCSP SÉNIA-Orly est bien pris en compte dans le PLU arrêté. Toutefois, il y a lieu de distinguer deux phases du projet de TCSP selon l'avancée de la réalisation du projet urbain de l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont (EPAORSA) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une première phase transitoire avec un passage par la RD 136, - et la seconde, à terme, avec un passage rue des Quinze Arpents lorsque cette dernière sera prolongée jusqu'à la gare Pont de Rungis (EPAORSA). <p>Par ailleurs, le tracé du projet de TCSP SÉNIA-Orly prévoit un terminus à la plateforme aéroportuaire d'Orly (PAO), en interconnexion avec le tram 7. Or, cela n'apparaît sur aucun document graphique du PLU arrêté, le tracé s'interrompant au nord de la PAO.</p> <p>Île-de-France Mobilités demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de préciser le phasage de déploiement du TCSP SÉNIA-Orly dans le rapport de présentation et sur le document graphique, - de prolonger le tracé du TCSP SÉNIA-Orly jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly pour l'ensemble des documents graphiques du rapport de présentation, du PADD et des OAP, en s'appuyant sur le site internet dédié au projet, - d'harmoniser la dénomination du projet SÉNIA-Orly à la place de ligne 393 dans les cartes et les figures du rapport de présentation et dans l'OAP n°5 Cœur d'Orly. 	<p>> Les corrections relatives au projet du TCSP SÉNIA-Orly demandées par Île-de-France Mobilités seront apportées dans les différents documents du projet de PLU.</p>
<p>Analyse de la compatibilité du PLU arrêté avec le PDUIF en matière de stationnement</p>	
<p>● Construction à usage de bureaux Norme plafond</p> <p>À moins de 500 mètres des gares, il ne pourra être construit plus d'une place pour 60 m² de surface de plancher. Et à plus de 500 mètres des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus d'une place pour 50 m² de surface de plancher.</p> <p>Aussi, Île-de-France Mobilités demande que soit ajoutée la mention « il ne pourra être construit plus de... » aux règles de stationnement pour les constructions à usage de bureaux pour instaurer des normes plafond pour les constructions à usage de bureaux compatibles avec la prescription du PDUIF dans toutes les zones urbaines qui autorisent cette destination.</p> <p>Île-de-France Mobilités demande que soient intégrées sur le plan de zonage les périmètres de 500 mètres autour de la gare RER de Villeneuve-le-Roi, des stations du tram 7, de la gare du futur métro 14 du Grand Paris Express</p>	<p>> L'article 6-2 (normes de stationnement pour les véhicules motorisés) sera complété comme suit pour les constructions à usage de bureau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport en collectif en site propre), - il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport en collectif en site propre). <p>> Le plan de zonage sera modifié avec l'intégration de périmètre de 500 mètres pour la gare RER de Villeneuve-le-Roi, la station du tramway T9 Four-Peary, et les stations du tramway T7 Aéroport d'Orly, Cœur d'Orly et Caroline Aigle. Le périmètre de la station du Pont de Rungis figure déjà sur le plan de</p>

<p>et de la station du futur tram 9 située sur la commune de Choisy-le-Roi.</p> <p>Norme plancher La Ville peut maintenir, si elle le souhaite, des normes plancher compatibles avec les normes plafond prescrites par le PDUIF (cf. prescription ci-dessus). En effet, dans sa rédaction actuelle, l'expression de la norme plancher « 1 place entamée pour... » n'est pas compatible avec la norme plafond prescrite par le PDUIF puisqu'elle conduit à réaliser plus de places de stationnement qu'autorisé par le PDUIF.</p>	<p><i>zonage.</i></p> <p>La Ville modifiera la rédaction de l'article 6-2 comme indiqué précédemment.</p>
<p>● Construction à usage d'habitation Île-de-France Mobilités recommande de ne pas exiger plus de 1,35 place de stationnement par logement. En effet, pour les constructions nouvelles de logement situées à plus de 500 mètres d'une gare, le PLU demande 1 place par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher et un minimum de 1 place par logement.</p> <p>Île-de-France Mobilités propose que pour ces constructions, le ratio soit modifié. En effet, en prenant en compte la surface moyenne d'un logement situé en cœur de métropole (estimée à 71 m²), 1 place pour 50 m² de surface de plancher correspond à 1,42 place par logement (ce qui est supérieur à la norme de 1,35 place par logement recommandée par le PDUIF).</p>	<p>Compte-tenu du tissu urbain situé à plus de 500 mètres des gares (essentiellement pavillonnaire), la Ville propose de ne pas modifier cette règle exigée pour les constructions nouvelles situées au-delà des 500 mètres.</p> <p>Les quartiers concernés sont le Clos Pantin, l'ouest du Parc de la Cloche, les Sentiers et Noyer-Grenot.</p>
<p>● Normes de stationnement pour les vélos Concernant les normes pour le stationnement des vélos dans le cadre de construction nouvelle, Île-de-France Mobilités signale que le PDUIF recommande de limiter strictement l'usage du local aux vélos et de l'indiquer dans les articles 6-3-2.</p>	<p>Les articles 6-3-2 sont rédigés de la sorte : « Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et doit inclure le rangement des poussettes ». Ils seront donc modifiés en conséquence et pour tenir compte des nouveaux engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.</p> <p>> <i>La Ville propose donc la rédaction suivante :</i> « Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés ».</p>

>>> MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE D'ÎLE-DE-FRANCE

Avis rédigé le 3 octobre 2019

La prise en compte des enjeux appelle des recommandations de la MRAe visant à améliorer le rapport de présentation et le projet de PLU, dont les principales sont de :

- confirmer le nombre total de logements, d'habitants et d'emplois supplémentaires attendus dans le cadre de la mise en œuvre de la révision du PLU à l'horizon 2030,
- analyser l'articulation du projet de PLU avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie 2016-2021 approuvé le 7 décembre 2015,
- approfondir l'analyse de l'état initial sur les nuisances sonores,
- approfondir l'analyse des incidences de la révision sur les secteurs de développement,
- approfondir l'analyse des enjeux liés aux déplacements et aux pollutions et nuisances associées résultant des projets de développement Cœur d'Orly, SÉNIA, Trou d'Enfer,
- renforcer les dispositions réglementaires visant à éviter ou réduire les nuisances notamment sonores et les pollutions,
- renforcer les dispositions réglementaires visant à préserver les milieux naturels, en particulier sur le secteur des Vœux,
- compléter les indicateurs de suivi des incidences du projet de PLU sur l'environnement et la santé,
- compléter le résumé non technique avec une présentation synthétique des incidences et des dispositions du PLU destinées à encadrer ces incidences.

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Globalement le dossier est clair, pédagogique, et le projet communal est correctement justifié. Le PLU affiche l'ambition de prendre en compte les enjeux environnementaux, et s'attache à traduire cette ambition dans ses choix et ses dispositions réglementaires. Certaines analyses demeurent toutefois succinctes, y compris sur des enjeux prégnants, et les dispositions du PLU pourraient être renforcées sur les secteurs à forts enjeux, pour conforter la démarche d'évaluation environnementale.	
Contexte, présentation du territoire et principaux enjeux environnementaux	
Présentation du projet de document d'urbanisme	
La MRAe recommande de préciser le nombre total de logements, d'habitants et d'emplois supplémentaires attendus dans le cadre de la mise en œuvre de la révision du PLU à l'horizon 2030, afin de mieux appréhender les incidences sur l'environnement et la santé humaine.	> La projection de la production de logements sera affinée et actualisée.
Analyse du rapport de présentation	
Avis sur la qualité et la pertinence des informations contenues dans le rapport	
Articulation avec les autres planifications La MRAe recommande d'analyser l'articulation du projet de PLU avec le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie 2016-2021 approuvé le 7 décembre 2015.	> L'articulation du projet de PLU avec le PGRI du bassin Seine-Normandie sera précisée.
La MRAe recommande d'analyser l'articulation du projet de PLU avec le plan climat air énergie territorial de la Métropole du Grand Paris (PCAEM) adopté le 12 novembre 2018.	> L'articulation du projet de PLU avec le PCAEM de la Métropole du Grand Paris sera précisée.

<p>État initial de l'environnement</p> <p>Afin de conforter la démarche engagée, la MRAe recommande :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'approfondir l'analyse de l'état initial sur les nuisances sonores, en mettant davantage en évidence les niveaux réellement observés ainsi que les effets de cumul, en les comparant avec les seuils de l'OMS, et en évaluant leur impact sanitaire, • d'approfondir l'état initial de la pollution des sols, en particulier dans le secteur du SÉNIA. 	<p>Le secteur du SÉNIA est un secteur qui sera devrait évoluer fortement dans les années à venir. Une partie mutera et changera de destination pour accueillir du logements, des espaces verts et des équipements publics. La majeure partie du SÉNIA conservera sa vocation économique et sera redynamisée et réhabilitée (travail sur les espaces publics, la circulation...). Dans le cadre de ces projets, une connaissance de l'état initial des sols du secteur du SÉNIA est entreprise, préalablement auxancements des études.</p>
<p>Analyse des incidences</p> <p>La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des incidences sur les secteurs de projet (Cœur d'Orly, SÉNIA et Trou d'Enfer) s'agissant en particulier des enjeux liés aux déplacements, aux aspects écologiques et paysagers et aux pollutions et nuisances.</p>	<p>Les incidences sur les secteurs de projet sont étudiées préalablement à l'aménagement de ces secteurs. Les études d'impact permettent avec précision d'évaluer les incidences de ces projets sur l'environnement. Certaines de ces études d'impact n'ont pas encore été élaborées au moment de l'arrêt et de l'approbation du PLU (SÉNIA, les Vœux et Trou d'Enfer). Quant au Cœur d'Orly, si le PLU en reprend les grandes orientations connues, les Aéroports de Paris ont entrepris de nouvelles études pour l'aménagement de la plate-forme. Ces études ne sont pas encore pleinement connues par la Ville pour qu'elles soient traduites dans le PLU et que leurs incidences soient correctement posées.</p>
<p>Suivi</p> <p>La MRAe constate que, sur des enjeux prégnants (milieux naturels, exposition aux risques et nuisances), les indicateurs ne sont pas précis et donc pas opérationnels. Par exemple, concernant l'axe 3 « Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux » :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour l'objectif 1 « Mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine », l'indicateur est « Protection des bords de Seine », sans plus de détails, • pour l'objectif 4 « Maîtriser l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé » : l'indicateur est notamment le « Niveau de risque », qui n'est pas défini, et aucun suivi n'est prévu sur la qualité de l'air ou les nuisances. <p>La MRAe recommande de compléter les indicateurs de suivi des incidences du projet de PLU sur l'environnement et la santé, en particulier concernant la protection des berges de Seine, les risques et nuisances, et en précisant, pour chacun d'eux, la valeur initiale et l'objectif à atteindre.</p>	<p>> <i>Ces indicateurs de suivi seront précisés pour les objectifs 1 et 4 de l'axe 3 du PADD (Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux).</i></p>
<p>Résumé non technique et méthodologie suivie</p> <p>La MRAe recommande de compléter le résumé non technique avec une présentation synthétique des incidences et des dispositions du PLU destinées à encadrer ces incidences, et notamment des mesures permettant de les éviter,</p>	<p>> <i>Le résumé non technique sera complété pour mieux présenter les incidences et des dispositions du PLU destinées à encadrer ces incidences.</i></p>

réduire ou compenser.	
Analyse de la prise en compte de l'environnement	
Limitation de l'exposition des habitants de la commune et occupants des zones d'activité aux risques, nuisances et pollutions	
<p>La MRAe constate que le règlement du PLU inclut, pour les zones urbaines, un article 4-5 « Gestion des risques et des nuisances », ce qui est intéressant. Cet article se limite toutefois à rappeler les diverses dispositions réglementaires et servitudes (classement sonore des infrastructures de transport terrestre, plan d'exposition au bruit, PPRI, etc) s'imposant au territoire. Mais il ne prévoit pas de dispositions particulières adaptées aux secteurs concernés. La MRAe recommande de conforter ou préciser les dispositions visant à éviter ou réduire l'exposition des habitants à des nuisances sonores et à des risques de pollution et d'inondation sur les secteurs exposés.</p>	<p>Les principaux secteurs d'aménagement prévus au PLU, situés dans des parties du territoire communal exposées à des nuisances (Trou d'Enfer, Chemin des Carrières, SÉNIA...), font ou feront l'objet d'une étude d'impact particulière. Par ailleurs des cahiers de prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales sont également rédigés, et permettent d'imposer des prescriptions pour réduire l'exposition des habitants aux nuisances sonores et aux risques d'inondation, pour améliorer la qualité de l'air. Ces cahiers de prescriptions complètent parfaitement et utilement les règles du PLU.</p>
Préservation des espaces non artificialisés, des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques	
<p>En premier lieu, sur les six espaces représentés dans le PLU en vigueur en zone naturelle (le parc Georges Méliès, le parc Marcel Cachin, le parc de la Mairie, le parc des Saules, le Trou à Glaise et le parc de la Cloche), la zone liée au parc Marcel Cachin est supprimée de la zone naturelle mais le parc reste protégé à travers une trame graphique liée à un espace vert paysager relais ; celui-ci est à préserver car un projet de réaménagement du parc est prévu, visant notamment à y développer des espaces de jeux ou de rencontre. L'efficacité de ce zonage pour assurer la préservation des fonctions écologiques gagnerait à être justifiée.</p>	<p>Le parc de l'Oiseau (ex parc Marcel Cachin) est, dans le PLU actuellement en vigueur, en zone naturelle N. Toutefois, il est en voie de reconfiguration, dans un secteur lui-même faisant l'objet d'un vaste projet de renouvellement urbain (dossier NPRU signé en juillet 2019). Pour faciliter la mise en œuvre de ce programme de renouvellement urbain, qui comprend la reconstitution d'espaces verts de qualité, la Ville a fait le choix de classer les quartiers en zone UR. Les espaces verts destinés à être requalifiés sont classés en espace vert paysager relais, permettant de reconnaître leur valeur et leur inscription dans la grande trame verte et bleue d'Orly et de laisser de la souplesse pour leur aménagement qui pourrait ne pas être permis par un classement plus contraignant.</p> <p>Le parc de l'Oiseau fait l'objet d'une première phase d'aménagement et devrait être ultérieurement agrandi.</p> <p>Quand l'ensemble des espaces verts des quartiers Est auront été aménagés, la Ville s'engage à revoir leur classement au PLU.</p>
<p>La MRAe recommande de conforter les dispositions visant à éviter l'artificialisation des milieux naturels, en particulier sur le secteur des Vœux, et de mieux justifier les ouvertures à l'urbanisation prévues, notamment sur le secteur du Trou d'Enfer.</p>	<p>Les plans d'aménagement du secteur des Vœux n'ont pas été établis de manière définitive. C'est ce qui explique qu'aucun périmètre de protection n'ait été précisé sur le plan de zonage et l'OAP relative aux Vœux, dans le projet de PLU.</p> <p>Pour rappel, le secteur des Vœux était considéré jusqu'à très récemment comme un secteur d'urbanisation. Il est d'ailleurs toujours inscrit comme tel au SDRIF.</p> <p>C'est pourquoi les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles, et que le projet de PLU ne peut être aussi précis. Les premières études précisent néanmoins que le</p>

	<p>secteur de la darse et ses abords méridionaux sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine est très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs.</p> <p>> <i>La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion (Manche de Houe) et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux.</i></p> <p>> <i>La Ville propose d'inscrire dans le plan de zonage cette zone d'exclusion au Manche de Houe comme réservoir de biodiversité et la darse comme milieu aquatique et humide conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, et de modifier le rapport de présentation et le règlement en conséquence.</i></p>
<p>Prise en compte des enjeux sur les secteurs de projet</p>	
<p>Secteur du Trou d'Enfer</p> <p>Le projet de PLU fixe une hauteur maximale des constructions autorisées sur la zone du Trou d'Enfer à 21 mètres (1AU). Le règlement précise par ailleurs que des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants : pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif. Cette hauteur paraît importante pour un secteur au contact des berges préservées de la Seine et du tissu pavillonnaire. Les hauteurs autorisées devraient être justifiées et le cas échéant être mises en cohérence avec le paysage local et le grand paysage structuré par la Seine.</p> <p>De plus, sur ce secteur, la prise en compte des incidences est peu encadrée : par exemple, selon l'OAP, « son aménagement devra tenir compte des nuisances liées à la voie ferrée », mais l'emprise au sol n'est pas réglementée, l'encadrement du traitement paysager n'est pas prévu dans le règlement et s'appuie sur l'OAP, aux orientations très générales.</p> <p>La MRAe recommande de conforter la prise en compte de l'environnement dans le secteur du Trou d'Enfer.</p>	<p>Le Trou d'Enfer est située entre deux faisceaux ferrés à l'ouest et à l'est et par le site de maintenance et de remisage du tramway T9. Il n'est pas au contact avec la Seine. C'est un secteur avec de fortes contraintes (présence des voies ferrées et d'oléoducs TRAPIL).</p> <p>L'aménagement du Trou d'Enfer a pour objectif de prolonger la ville vers la Seine, avec la création de liaisons douces vers le fleuve, la construction de logements, et la réalisation d'un espace vert central. Cet espace rentre dans le dispositif de la grande trame verte et bleue d'Orly sous la forme de pas japonais, entre le futur parc des Vœux et le parc Jean Mermoz existant. Les constructions seront nécessairement envisagées sous la forme d'habitat collectif, pour lesquelles toutes les garanties seront prises pour limiter les nuisances (gabarit, emplacement...).</p> <p>L'aménagement du Trou d'Enfer et celui des Vœux sont liés. Les plans de référence ne sont pas encore établis de manière définitive. Lorsqu'ils le seront, le PLU, et en particulier l'OAP et le règlement, seront modifiés pour en tenir compte. Néanmoins, quelques éléments ont été précisés depuis l'arrêt du projet de PLU et seront apportés dans l'OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray.</p> <p>> <i>L'OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray sera modifiée pour préciser les protections environnementales dans le secteur des Vœux et les objectifs d'aménagement du Trou d'Enfer.</i></p>

<p>Secteur des Vœux</p> <p>Le projet sur les Vœux intercepte une partie du périmètre de protection immédiate de l'usine d'eau potable d'Orly. Il convient donc que le PLU démontre l'absence d'incidences sur la qualité de l'eau et l'usine.</p>	<p>Les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles et le projet de PLU. Les premières études précisent néanmoins que le secteur de la darse et ses abords méridionaux sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine est très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs. Par ailleurs, les berges, du fait de la présence des deux usines des eaux et des points de captage, ne peuvent être aménagées que légèrement.</p> <p>Le plan de référence d'aménagement des Vœux, en cours d'élaboration, prend pleinement en compte la présence des deux usines des eaux.</p> <p><i>> La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion (Manche de Houe) et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux.</i></p> <p><i>> La Ville propose d'inscrire dans le plan de zonage cette zone d'exclusion au Manche de Houe comme réservoir de biodiversité et la darse comme milieu aquatique et humide conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, et de modifier le rapport de présentation et le règlement en conséquence.</i></p>
<p>SÉNIA / Chemin des Carrières / Cœur d'Orly</p> <p>Ces développements sont susceptibles d'incidences notables au regard des enjeux à prendre en compte, globalement identifiés dans le PADD, le rapport de présentation, les OAP : transitions urbaines avec les quartiers environnants, déplacements et mobilités douces, énergie, pollutions, risques et nuisances pour les futurs habitants et les riverains, etc.</p> <p>Comme évoqué précédemment, les dispositions encadrant ces incidences restent toutefois générales. Certaines incidences sont mal évaluées (déplacements, pollutions et nuisances), et leur prise en compte souvent renvoyée aux maîtres d'ouvrage des projets. Or, ces projets notamment sur le SENIA restent imprécis. Un périmètre de gel est par exemple identifié au plan de zonage sur le secteur SENIA pour attendre la définition d'un projet global approfondi pour une meilleure intégration des aménagements.</p> <p>Pour la MRAe, il est donc nécessaire que le PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> • présente de manière plus approfondie, à une échelle plus large que le territoire communal, les projets et leurs enjeux, à appréhender dans leur globalité y compris à une échelle intercommunale, 	<p>Les incidences sur les secteurs de projet sont étudiées préalablement à l'aménagement de ces secteurs. Les études d'impact permettent avec précision d'évaluer les incidences de ces projets sur l'environnement. Par ailleurs des cahiers de prescriptions urbaines, architecturales, paysagères et environnementales sont également rédigés, et permettent d'imposer des prescriptions pour réduire l'exposition des habitants aux nuisances sonores et aux risques d'inondation, pour améliorer la qualité de l'air. Ces cahiers de prescriptions complètement parfaitement et utilement les règles du PLU.</p> <p>Le plan d'aménagement du SÉNIA n'est, à ce jour, pas complètement validé. Seul le projet Quinze Arpents (Parcs en Scène) porté par l'opérateur Linkcity est le plus abouti. Le PLU ne peut donc apporter toutes les précisions demandées. Il a vocation à mettre en œuvre les projets concernés dès lors qu'ils sont validés par la Ville, et dans les grandes orientations définies dans le PLU.</p> <p>Les secteurs de gel inscrits dans le secteur du</p>

<ul style="list-style-type: none">• encadre plus fortement leurs incidences potentielles sur l'environnement, notamment en termes de déplacements et pollution et nuisances associées, de risques et nuisances des activités pour les riverains, de consommations énergétiques,• et justifie les choix faits en conséquence.	<p>SÉNIA sont des secteurs qui feront l'objet de mutation, mais dont les vocations ne sont pas encore connues.</p> <p>L'aménagement du SÉNIA s'inscrit dans une dimension naturellement intercommunale, en particulier aussi sur le territoire voisin de Thiais. Toutefois, le PLU d'Orly n'a pas vocation à représenter les orientations sur les communes voisines.</p>
---	--

>>> RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Avis rédigé le 10 septembre 2019

Accord avec les grandes orientations du projet spatial régional défini par le schéma directeur

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>La Région constate avec satisfaction que les orientations du projet de PLU visent à préserver l'environnement en favorisant la nature en ville dans les projets de renouvellement urbain et à privilégier la requalification des espaces de friches économiques du territoire. Le document cherche également à renforcer le lien urbanisme-transport, notamment dans le cadre de la requalification du SÉNIA et du quartier des Carrières, de la poursuite du renouvellement urbain des quartiers Est ou encore de la création de l'écoquartier d'affaires Cœur d'Orly. Ces orientations vont dans le sens d'un modèle urbain compact.</p> <p>En matière de mobilité, la Région note la volonté de renforcer l'accès aux transports en commun, de développer des modes doux afin d'engager une moindre dépendance à la voiture individuelle et d'atténuer les coupures urbaines.</p>	<p>Le projet de PLU d'Orly s'inscrit pleinement dans les orientations promues par la Région Île-de-France.</p>
Qualité du projet spatial	
<p>Le projet de PLU prévoit un développement urbain qui met en avant l'amélioration du cadre de vie, la requalification des polarités communales, ainsi que le développement de nouveaux projets qui structurent la ville et favorisent son renouvellement. Le projet spatial est de qualité, intégrant les défis environnementaux.</p>	<p>Le projet de PLU d'Orly s'inscrit pleinement dans les orientations promues par la Région Île-de-France.</p>
Consommation d'espace, environnement et développement durable	
<p>En matière de consommation d'espace, le projet de PLU priorise l'optimisation et le renouvellement des tissus déjà urbanisés et prévoit un développement maîtrisé qui s'appuie sur les capacités de densification du tissu existant (friches, dents creuses). L'extension urbaine, d'environ 6 hectares, est limitée au secteur en friche et en partie urbanisé du Trou d'Enfer. Cette opération d'aménagement devrait prendre en compte le passage de la trame verte en maintenant le plus possible les espaces naturels et de pleine terre. Une OAP sectorielle aurait permis de préciser le nombre de logements, l'organisation des surfaces imperméabilisées et des espaces verts et les préconisations en matière de nuisances sonores générées par les faisceaux ferrés du RER C.</p> <p>Le projet de PLU traduit l'attention portée à la préservation des espaces naturels et paysagers ainsi qu'au patrimoine naturel de la Seine. Le schéma de synthèse du PADD identifie les éléments majeurs de la trame verte et bleue, notamment les corridors écologiques et les espaces naturels de respiration. Les attendus</p>	<p>L'aménagement des Vœux et du Trou d'Enfer inscrit dans une OAP n'était pas assez abouti au moment de l'arrêt du projet de PLU. Cependant, depuis, des études ont permis d'affiner certaines orientations et principes d'aménagement. Aussi, cette OAP pourra être complétée.</p> <p>> <i>La Ville propose de compléter l'OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray par des objectifs d'aménagement et de préservation des espaces naturels plus détaillés.</i></p> <p>Le projet de PLU d'Orly s'inscrit pleinement dans les orientations promues par la Région Île-de-France en matière d'environnement.</p>

<p>environnementaux sont globalement bien pris en compte dans le règlement du PLU, à travers l'adoption de zonages et protections spécifiques pour les différents milieux repérés (zones naturelles, zones humides, espaces boisés classés, protection des parcs et jardins, alignements d'arbres, cœurs d'îlots verts). La volonté de faire entrer la nature en ville et de valoriser le secteur des Vœux, à forte valeur écologique, en lien avec l'aménagement d'un bioparc par l'EPAORSA, contribue à la préservation des grands espaces et de la biodiversité.</p>	
Développement économique	
<p>Le projet de PLU affiche l'enjeu de maintenir la vitalité économique en confortant le niveau d'emploi. Il s'appuie sur l'objectif de création d'emplois fixé dans le cadre du Contrat de développement territorial (CDT) du Grand Orly. Le PADD prévoit de renforcer les centralités de la commune tout en maintenant l'emploi au sein des quartiers bien desservis en transport en commun. La dynamique économique sera favorisée par la possibilité d'ouvrir le secteur du SÉNIA à de nouvelles fonctions urbaines, notamment d'habitat, de commerces et d'équipements publics en lien avec le futur pôle multimodal Pont de Rungis. Dans le prolongement du SÉNIA, le projet de Cœur d'Orly représente un potentiel d'emplois important qui va accompagner la modernisation de la plateforme aéroportuaire. D'autres projets vont contribuer à renforcer les polarités économiques, notamment le site de remisage du tramway T9 sur le secteur des Vœux et du Bouvray qui pourrait générer une centaine d'emplois environ.</p> <p>Ces orientations sont cohérentes avec les objectifs régionaux et participent à l'équilibre habitat-emploi.</p>	<p>Le projet de PLU d'Orly s'inscrit pleinement dans les orientations promues par la Région Île-de-France en matière de développement économique.</p>
Transports et déplacements	
<p>Le PADD fixe l'objectif d'améliorer les conditions de déplacements par les transports collectifs et les mobilités douces, notamment pour limiter le recours aux véhicules individuels. L'amélioration des conditions de circulation et de stationnement, le rabattement vélo vers les gares et polarités du territoire, l'aménagement de sentiers pédestres en bords de Seine, sont autant de mesures qui favoriseront les modes actifs. Il s'agit aussi de recréer des transversalités interquartiers et de réduire les effets de coupures urbaines, notamment par des requalifications d'axes structurants (avenues Adrien Raynal et Molière), des créations de voiries (rue Alfred de Musset et des requalifications d'espaces publics (parcs des Saules et Jean Mermoz, place Saint-Exupéry).</p> <p>Ces orientations s'inscrivent en cohérence avec le schéma directeur et le PDUIF en favorisant le</p>	<p>Le projet de PLU d'Orly s'inscrit pleinement dans les orientations promues par la Région Île-de-France en matière de transport et de déplacement.</p>

<p>lien urbanisme-transport, en contribuant au partage multimodal de la voirie et en atténuant les effets de coupures urbaines.</p>	
Logement	
<p>Le projet de PLU fixe un objectif démographique de 27 500 habitants à l’horizon 2025 qu’il prévoit d’atteindre avec une production annuelle estimée à 250 logements. Ceux-ci seront réalisés sur des secteurs mutables identifiés dans le document, notamment certains espaces d’activités en friches du SÉNIA qui vont évoluer en quartiers mixtes avec des fonctions économiques et résidentielles. Cette création de logement attendue au sein des tissus déjà urbanisés s’opérera également à proximité des quartiers de gare, des axes de voirie et des pôles commerciaux, ainsi que par la poursuite de la restructuration urbaine du Grand Ensemble par des actions de démolition-reconstruction et construction neuve. Sur le plan qualitatif, la diversification de l’offre dans les nouveaux projets de logements (taille, typologie) pour permettre des parcours résidentiels multiples est bien prise en compte.</p> <p>Ces orientations sont en cohérence avec le schéma directeur.</p>	<p>La Ville envisage la production de plus de 4 000 logements à l’horizon 2030. Le projet de PLU d’Orly s’inscrit pleinement dans les orientations promues par la Région Île-de-France en matière de logement.</p>

>>> ASSOCIATION RENARD

Avis rédigé le 15 septembre 2019

Avis réservé

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Préambule	
<p>L'avis du RENARD sur le projet de PLU d'Orly est émis en tant qu'avis d'association agréée de protection de l'environnement au titre de l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme. Il fait suite à notre demande du 6 janvier 2019 émise au titre de l'article L.132-12.</p> <p>Le PLU a été arrêté le 18 avril ou le 26 mai 2019 (les comptes-rendus des conseils municipaux paraissent incomplets), il nous a été communiqué le 14 juin 2019. Notre avis doit être émis dans un délai de trois mois, soit avant le 15 septembre 2019 (le jour de la notification ne compte pas et le délai se terminant un dimanche le délai est reporté au lundi suivant article 642 du CPC). Le présent avis devra être joint au dossier de l'enquête publique (article R.153-8 du Code de l'Urbanisme).</p>	<p>Le projet de PLU révisé a été arrêté au Conseil Territorial de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, compétent en la matière, le 28 mai 2019. La Ville d'Orly avait donné un avis favorable précédemment, le 18 avril 2019.</p> <p>Comme tous les avis des personnes publiques associées, l'avis de l'association RENARD a été joint au dossier d'enquête publique qui s'est déroulée du 10 octobre au 13 novembre 2019.</p>
Les objectifs du PLU	
<p>Nous notons avec satisfaction que le rapport de présentation mentionne dans sa page 6 : « un renforcement de la protection et de la valorisation des espaces forestiers, agricoles et naturel ». Mais à la page 20 on apprend que : « En 2017, Orly ne compte aucun espace agricole ». Mais : « 18,67 ha d'espaces forestiers ». Il conviendrait donc de supprimer la mention des espaces agricoles, ou de placer une zone du PLU (jardins familiaux ?) en espaces agricoles.</p> <p>Il faudrait aussi dresser l'inventaire des superficie des espaces forestiers, dont nous n'avons pas trouvé la description dans le rapport de présentation.</p>	<p>Ces mentions relatives au renforcement de la protection et de la valorisation des espaces forestiers, agricoles et naturels font référence aux objectifs du Schéma Directeur d'Île-de-France, et non à ceux du PLU d'Orly.</p> <p>La ville ne compte pas d'espace forestier, hors le bois des Roses. Du fait de son origine (ancienne friche qui s'est boisée), cet espace est évoqué dans la partie « parcs et squares : véritables réservoirs de biodiversité locaux » (page 118).</p> <p>> La Ville propose de compléter ce titre de partie avec la mention « bois ».</p>
Trame verte et bleue	
<p>Dans le cadre de l'élaboration du PLU, il faut établir le réseau des trames verte et bleue (article L.371-1 du Code de l'Environnement). Ces trames permettent d'établir ou de restaurer les continuités écologiques. Les continuités écologiques sont indiquées dans le SRCE et dans le SDRIF et devront être complétées localement et représentées sur les plans du PLU.</p>	<p>> La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.</p>

<p>• À quoi servent les corridors ?</p> <p>Il s'agit de prévoir -ou de rétablir- la possibilité de déplacement des espèces de faune et de flore sauvages entre les espaces naturels extérieurs ou internes aux urbanisations. Ces déplacements permettent de conserver la diversité biologique dans les espaces verts ou naturels des communes afin qu'ils ne deviennent pas des déserts biologiques. Les corridors écologiques permettent de conserver la diversité d'espèces et génétique nécessaires au maintien de ces espèces. Mais aussi de diminuer les coûts de gestion et d'entretien des espaces qui les accueillent. Chaque espèce se déplace dans un milieu donné, et réclame, excepté l'avifaune et les insectes volants, une continuité terrestre de ce milieu pour que le corridor soit fonctionnel, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les coléoptères saproxyliques se déplacent dans un corridor arboré, - les coléoptères comme le capricorne utilisent les milieux forestiers, - les orthoptères utilisent les milieux prairiaux et arborés, - les formicidés parcourent les milieux prairiaux et forestiers, - les chiroptères gîtent en milieu forestier et chassent en milieux ouverts, - les oiseaux se contentent de corridors en pas japonais, - les batraciens se déplacent en continuum mouillé, - les cervidés se déplacent à travers les forêts, les prairies et les champs... <p>Le maintien et la restauration de ces corridors biologiques constituent des mesures obligatoires à prévoir dans les documents d'urbanisme.</p> <p>• Comment prévoir ces corridors ?</p> <p>Plusieurs outils permettent d'accompagner les corridors et la TVB, notamment les 3°, 4° et 8° de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme.</p>	<p>Le projet urbain de la Ville d'Orly s'appuie sur une grande trame verte et bleue qui va de la Seine jusqu'au plateau de Longboyau. Cette trame verte et bleue se diffuse dans la ville sous la forme de pas japonais, s'appuyant sur des espaces de biodiversités disséminés dans la ville (les Vœux, parcs urbains, bois des Roses, pelouses de la plate-forme aéroportuaire, l'étang du Trou à Glaise...), reliés entre eux par les cœurs d'îlots des zones pavillonnaires, les alignements d'arbres le long des voies, les talus ferroviaires...</p> <p>Le projet de PLU traduit complètement ces principes, dans son règlement (article 5) et son plan de zonage (zone N, espace boisé classé et classement au titre des articles R.151-41 et R.151-43 du Code de l'Urbanisme).</p> <p><i>> La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.</i></p>
<p>• Où mettre ces emplacements réservés ?</p> <p>Il faut les placer pour assurer la restauration des continuités écologiques. Une seule continuité écologique régionale figure dans le SDRIF (à la limite ouest du territoire de la commune), mais il est nécessaire d'en prévoir à l'échelle de la commune (par exemple les corridors en pas japonais dans la ville, grâce aux alignements d'arbres ou aux jardins publics ou privés). Un sujet aussi important ne peut être méconnu ; il est prévu dans le SRCE et le SDRIF et doit faire l'objet de parcours intercommunaux, si nécessaire.</p> <p>D'autres liaisons écologiques sont de même à prévoir sur les autres limites de la commune. Pour souligner les choix retenus en matière de</p>	<p>Le PLU répond à cette problématique de trame verte et bleue sur le territoire communal. Une OAP sera rajoutée et dédiée uniquement à celle-ci. Les conditions de sa mise en œuvre y seront précisées.</p> <p>Ces modalités de mise en œuvre de la trame verte et bleue sont variées : règlement d'urbanisme, plan de zonage, emplacement réservé... Ainsi, le parc de la Fondation d'Auteuil est classé en emplacement réservé, au bénéfice de la Ville d'Orly, pour l'agrandissement du bois des Roses et la création d'un vaste espace vert à Grignon, entre Orly et Thiais.</p>

<p>TVB, il est nécessaire d'intégrer un diagnostic crédible à l'échelle de la commune. Les corridors biologiques permettent de conserver la diversité d'espèces et la diversité génétique nécessaire au maintien de ces espèces. Mais aussi de diminuer les coûts de gestion et d'entretien des espaces qui les accueillent.</p> <p>Chaque espèce se déplace dans un milieu donné, et, excepté l'avifaune et les insectes volants, réclame une continuité terrestre de ce milieu pour que le corridor soit fonctionnel.</p> <p>Le maintien et la restauration de ces corridors biologiques constituent des mesures obligatoires à prévoir dans les documents d'urbanisme. Il est donc obligatoire de prévoir dans le PLU les corridors biologiques, sous forme de trame verte et bleue, inscrite dans les documents d'urbanisme, des zonages particuliers doivent être prévus, des emplacements réservés créés. Les mesures règlementaires de proportions d'espaces verts dans les parcelles construites ne répondent pas à ces besoins. L'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme permet au PLU de prévoir un certain nombre de mesures favorables aux continuités écologique dans son règlement.</p> <p>Le porter à la connaissance du Préfet (Fiche Trame Verte et Bleue), précise que « toutefois, l'identification de TVB doit toujours se baser sur une étude écologique ».</p>	
Les inventaires naturalistes	
<p>Les descriptions des milieux naturels ou semi-naturels sont incomplètes et insuffisantes. De nombreuses espèces, animales ou végétales ont été oubliées. Des reptiles, des batraciens, des oiseaux (espèces protégées) sont présentes même dans les zones urbanisées. L'association invite la commune à consulter la base de données http://v2.cettia-idf.fr/ qui recense bon nombre d'observations sur la commune d'Orly.</p> <p>Cette carence de relevés naturaliste est particulièrement préoccupante pour des espèces telles que les hirondelles, les micromammifères et les chiroptères, par exemple, qui, commensales de l'homme, vivent et se reproduisent en ville.</p>	<p>> <i>Le diagnostic territorial sera complété par les données de l'Observatoire des territoires, consultable sur le site de l'Agence Régionale de la Biodiversité d'Île-de-France.</i></p>
La constructibilité des terrains	
<p>La suppression du COS (qui n'est pas forcément une mauvaise disposition) impose de revoir les marges de retrait de manière à ne permettre que l'extension modérée des constructions, dans les limites de l'extension de l'urbanisation précisée par le SDRIF. Une solution pourrait être la définition de l'emprise au sol, en tenant compte du nombre de niveaux des constructions, donc diminuée au prorata du nombre de niveaux.</p>	<p>L'article 3-1 de chaque zone fixe un coefficient d'emprise en sol. Toutefois, certaines zones en sont dépourvues. La Ville propose d'en instituer sur certaines zones.</p> <p>> <i>Un coefficient d'emprise au sol (articles 3) est institué pour les zones UA (60 %), UC (60 %) et N (10 %).</i></p>

Les emplacements réservés	
L'association note avec satisfaction la présence de l'emplacement réservé n° 9, de 17 500 m ² , qui agrandit l'espace forestier du bois Grignon, dont l'intégrité pourrait encore être préservée. Mais il ne s'agit toutefois que de rendre public un parc actuellement privé.	L'emplacement réservé n° 9 est destiné à l'acquisition, par la Ville, du parc de la Fondation d'Auteuil. Il traduit la volonté de la Ville de maîtriser l'ensemble des espaces naturels du quartier Grignon pour les préserver et les ouvrir au public.
Les espaces boisés classés	
La seule protection valable et pérenne des espaces boisés, des haies et des arbres isolés est celle de l'article L.113-1, qui n'empêche pas la gestion des boisements et la coupe des arbres. L'association demande que les alignements d'arbres en ville et les boisements des espaces forestiers soient protégés au moyen d'une trame EBC.	Le bois des Roses est protégé au titre des espaces boisés classés. Les alignements d'arbre le long des voies sont préservés au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme. Il n'y a donc pas lieu de les classer sous le régime des espaces boisés classés.
Conclusions	
Il ressort de l'examen du dossier que beaucoup d'éléments qui y figurent sont incorrects ou incomplets ; mais il ne s'agit encore que d'une ébauche de PLU, puisque c'est un projet qui sera soumis à enquête publique. Dans ces conditions, et compte-tenu des observations développées dans notre avis nous émettons un avis réservé au projet tant qu'il n'aura pas été sérieusement complété.	Le projet de PLU sera complété sur les sujets relatifs à l'environnement, ces demandes provenant de plusieurs personnes publiques associées.

>>> RTE

Avis rédigé le 11 juillet 2019

Demandes d'adaptation pour rendre compatible l'existence des ouvrages RTE et le document d'urbanisme

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>RTE confirme que le territoire communal est traversé par les ouvrages à haute et très haute tension (>50 000 volts) suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• ligne aérienne 225kV N0 1 Arrighi-Chevilly,• ligne aérienne 225kV N0 1 Chevilly-Villeneuve-Saint-Georges. <p>RTE demande quelques adaptation du projet de PLU pour rendre compatible l'existence de leurs ouvrages et du document d'urbanisme. En effet, pour remplir sa mission de service public, RTE doit pouvoir effectuer les opérations de maintenance et les réparations nécessaires à l'entretien et au bon fonctionnement des ouvrages de transport d'électricité (élagage, mise en peinture, changement de chaîne d'isolateurs, remplacement d'un support en cas d'avarie...).</p> <p>Dans ce but, RTE attire l'attention sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- les lignes électriques haute tension précitées traversent les zones UEa-UEo-UEt et UR de la commune.	
Annexe concernant les servitudes I4	
<p>● Le plan des servitudes</p> <p>Après étude du plan de servitude, RTE constate que les ouvrages électriques cités ci-dessus sont bien représentés.</p>	
<p>● Liste des servitudes</p> <p>Compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence de ces ouvrages (sécurité et opposabilité), il convient de noter leur appellation complète et leur niveau de tension dans la liste des servitudes I4, ainsi que les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur votre territoire :</p> <p>RTE Groupe Maintenance Réseaux EST 66 avenue Anatole France 94 400 Vitry-sur-Seine</p> <p>À cet effet, la liste des ouvrages indiqués ci-dessus permettra de compléter et corriger la liste mentionnée dans l'annexe du PLU.</p> <p>Notamment, il convient de contacter le Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none">- pour toute demande de coupe et d'abattage d'arbres ou de taillis,- pour toute demande de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotir et de permis de construire, situés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'ouvrage précité.	<p>> <i>Les coordonnées du service gestionnaire des servitudes liées à la présence des lignes électriques seront actualisées dans les Servitudes d'Utilité Publique.</i></p> <p>La Ville consultera le Groupe Maintenance Réseaux pour toute demande de coupe et d'abattage d'arbre et de taillis, et pour toute demande d'autorisation du droit des sols située dans une bande de 100 mètres de part et d'autre des lignes électriques.</p>

Règlement	
RTE demande d'indiquer dans les chapitres spécifiques de toutes les zones concernées par la ligne existante.	
<p>● Article 1-1 des zones UEa-UEo-UEt et UR (occupations et utilisations du sol interdites)</p> <p>RTE ne doit pas être mentionné dans cet article qui ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</p>	RTE n'est pas mentionné dans l'article 1-1 des secteurs UEa, UEo et UEt et de la zone UR.
<p>● Article 1-2 des zones UEa-UEo-UEt et UR (occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières)</p> <p>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans l'ensemble de la zone, sous-secteurs compris et que les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelle et/ou techniques.</p>	Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont de fait autorisées dans les zones UE et UR. Il n'y a donc pas lieu de le spécifier.
<p>● Article 10 des zones UEa-UEo-UEt et UR (hauteur des constructions)</p> <p>Les ouvrages haute tension présents sur ces zones peuvent largement dépasser les hauteurs spécifiées dans le règlement. RTE demande de préciser que : « la hauteur n'est pas réglementée pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif dans l'ensemble de la zone, sous secteurs compris et que les travaux de maintenance ou de modification de ces ouvrages sont donc également autorisés pour des exigences fonctionnelle et/ou techniques.</p>	Les articles UE.3-2-2-2 et UR.3-2-2-2 spécifient déjà que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas soumises aux règles de hauteur des zones UE et UR. Par conséquent il n'y a pas lieu de modifier ces articles.
<p>Plus généralement, pour les chapitres spécifiques des zones précitées, RTE demande d'indiquer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que les règles de prospect et d'implantation ne sont pas applicables aux lignes de transport d'électricité HTB (50 000 Volts) faisant l'objet d'un report dans les documents graphiques et mentionnés dans la liste des servitudes, - que les ouvrages de Transport d'Électricité HTB sont admis et que RTE a la possibilité de les modifier ou de les surélever pour des exigences fonctionnelles ou/et techniques. 	Les articles UE.3-4-4 et UR.3-4-4 spécifient déjà que les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas soumises aux règles de d'implantation des zones UE et UR. Par conséquent il n'y a pas lieu de modifier ces articles.
<p>RTE précise à cet égard qu'il est important qu'il puisse être consulté pour toute demande d'autorisation d'urbanisme, afin qu'il s'assure de la compatibilité des projets de construction avec la présence de leurs ouvrages, au regard des prescriptions fixées par l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.</p> <p>RTE adresse une note d'information relative à leurs recommandations concernant les travaux à effectuer à proximité des ouvrages électriques à haute et très haute tension.</p> <p>RTE rappelle en outre que toute personne qui envisage de réaliser une construction au voisinage de leurs ouvrages doit, après</p>	<p>La Ville consultera RTE pour toute demande d'autorisation du droit des sols située dans une bande de 100 mètres de part et d'autre des lignes électriques.</p> <p>La note d'information sera adressée à chaque pétitionnaire d'une autorisation du droit des sols située dans une bande de 100 mètres de part et d'autre des lignes électriques.</p>

<p>consultation du guichet unique (www.reseauxet-canalizations.gouv.fr), se conformer aux procédures de déclaration de projet de travaux (DT) et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) fixées par les articles R.554-1 et suivants du Code de l'Environnement.</p>	
<i>Équipements en projet</i>	
<p>En complément des ouvrages existants identifiés ci-dessus, un projet est en cours sur le territoire du PLU, il s'agit de la mise en souterrain partielle des lignes aériennes présentes sur la commune.</p>	

>>> SEDIF

Avis rédigé le 12 août 2019

Non conformité du règlement du PLU avec l'arrêté interpréfectoral de 2008 pour le périmètre de protection rapprochée de l'usine de Choisy-le-Roi qui constitue une servitude d'utilité publique

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
<p>La principale observation du SEDIF concerne la non conformité du règlement du PLU avec l'arrêté interpréfectoral de 2008 pour le périmètre de protection rapprochée de l'usine de Choisy-le-Roi, qui constitue une servitude d'utilité publique.</p>	
Préambule	
<p>Le SEDIF ne possède aucune installation en superstructure à Orly, mais des canalisations de transport et de distribution enterrées.</p> <p>Le SEDIF possède l'interconnexion, BC02, située sur l'ex route de Fontainebleau en limite d'Orly et de Paray-Vieille-Poste (hors SEDIF) en chambre souterraine sous voie publique en zone UZ du PLU, qui constitue un secours pour l'alimentation d'Aéroport de Paris sur la commune de Paray-Vieille-Poste depuis le réseau du SEDIF.</p> <p>Il existe une interconnexion, BC01, située sur l'ex route de Fontainebleau en limite d'Orly et de Paray-Vieille-Poste (hors SEDIF) en chambre souterraine sous voie publique en zone UZ du PLU, qui constitue un secours pour l'alimentation d'Aéroport de Paris sur la commune de Paray-Vieille-Poste depuis le réseau du SEDIF. Cette interconnexion appartient à Suez Eau France, qui l'entretient également.</p>	
Périmètre de protection rapprochée de la prise d'eau de l'usine du SEDIF de Choisy-le-Roi	
<p>Une partie de la commune d'Orly est concernée par le périmètre de protection rapprochée de la prise d'eau de l'usine de Choisy-le-Roi en bordure de Seine. Les deux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010, qui modifie le premier, s'imposent aux autorisations du droit des sols sur les parcelles concernées en tant que servitude d'utilité publique.</p> <p>Tout projet d'aménagement ou de construction dans l'emprise du périmètre de protection devra être compatible avec les prescriptions imposées par ces deux arrêtés (protection du point de captage de toute pollution mais également protection des personnes par rapport au danger représenté par la prise d'eau).</p> <p>L'arrêté interpréfectoral du 8 janvier 2008 figure bien dans les annexes du PLU mais il manque celui du 30 septembre 2010. Ainsi convient-il de l'annexer au PLU.</p>	<p>> Le projet de PLU, en particulier le rapport de présentation et les annexes, sera complété avec l'arrêté n° 2010/6845 du 30 septembre 2010.</p>

<p>Le périmètre de protection concerne les zones UEo et Nv du PLU.</p> <p>L'article UE.1-2-1 (types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous condition en secteur UEo) autorise le stockage et le transit de terres liés au chantier du transport et aux chantiers locaux, en vue de leur évacuation par voie fluviale. Or, il est indiqué dans l'arrêté du 8 janvier 2008, à l'article 3-3) Prescriptions au paragraphe p13 à la page 7, que « toute nouvelle installation de transbordement de péniches doit faire l'objet de prescriptions spéciales sur l'eau, de la part du gestionnaire du domaine public fluvial, si elle présente un risque de pollution de la Seine ». Ainsi, il y a lieu d'apporter cette précision dans le règlement du PLU.</p>	<p>Les déchets du chantier du tramway T9 et de la construction du site de maintenance et de remisage, dans le Triangle du Bouvray, sont évacués par la voie d'eau. C'est ce qui explique cette mention dans l'article UE.1-2.1 pour le secteur UEo.</p> <p><i>> L'article UE.1-2-1 sera complété par la mention : « Ces aménagements devront respecter les deux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010 relatifs au périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi. ».</i></p>
<p>En outre, dans l'article N.1-2-2 (types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions en Nv), il est indiqué que sont autorisés « l'aménagement de terrains liés aux activités de loisirs et les constructions liées à leur fonctionnement, tels que des hébergements légers liés au tourisme (camping, yourte...), à la condition qu'ils soient compatibles avec la vocation de la zone et qu'ils ne soient pas susceptibles d'accueillir des personnes de façon permanente ».</p> <p>Cette disposition est contraire à l'interdiction prévue, à l'article 3-2) Interdictions au paragraphe i11 à la page 5 de l'arrêté précité, qui dispose que « sur la rive gauche et sur une distance de 500 mètres en amont de la prise d'eau de l'usine de la SAGEP sise à Orly, sont interdits le camping-caravanage ou les constructions non soumises à permis de construire et utilisées comme habitation, même temporaire, ainsi que les aires de séjour, mêmes temporaires ». Il convient de prendre en compte cette contrainte dans le règlement du PLU.</p>	<p>Le secteur Nv est dédié à l'aménagement d'un parc écologique, comprenant des secteurs préservés et des secteurs plus dédiés aux loisirs et à la reconstitution de zones humides. En l'état actuel des études, il est prévu des structures d'hébergement très légères, compatibles avec les lieux.</p> <p><i>> Il sera rajouté à l'article N.1-2-2 pour le secteur NV « Ces aménagements devront respecter les deux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010 relatifs au périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi. ».</i></p>
<p>Le projet d'aménagement d'un espace vert écologique et récréatif aux Vœux en secteur Nv du PLU et X du périmètre de protection rapprochée devra tenir compte de l'interdiction de stockage et d'utilisation d'engrais et de produits phytosanitaires.</p>	<p>Le secteur des Vœux est destiné à accueillir une zone de biodiversité préservée et un secteur plus particulièrement dédié aux loisirs, toutefois en lien avec la valeur écologique du site. Son aménagement et sa gestion ne pourront donc être envisagés sans utilisation de produits non compatibles avec les spécificités des lieux et la présence des captage des eaux.</p>
<p>• Dispositions propres aux secteurs UEo et Nv</p> <p>Le SEDIF propose de rajouter les mentions suivantes : « la zone [...] est également concernée par le périmètre de protection de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi, déclaré d'utilité publique par arrêté interpréfectoral n° 2008/88 du 8 janvier 2008, modifié par arrêté interpréfectoral n° 2010/6845 du 30 septembre 2010. Ces arrêtés s'imposent</p>	<p>Les dispositions de chaque zone sont destinées à définir ces zones et leurs vocations. Il n'y a donc pas lieu de rappeler l'ensemble des servitudes d'utilité publique qui les affectent, le plan des servitudes d'utilité publique étant par ailleurs dans les annexes réglementaires du PLU.</p>

<p>aux autorisations du droit des sols en tant que servitude d'utilité publique sur les parcelles liées en annexe de l'arrêté n° 2008/88 ».</p>	
<p>• Article 1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits</p> <p>Le SEDIF propose de rajouter les mentions suivantes : « les occupations et utilisations du sol interdites dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi s'imposent (cf. les deux arrêtés interpréfectoraux) ».</p>	<p>> Il sera rajouté à l'article 1-1 des secteurs UEO et Nv : « les occupations et utilisations du sol interdites dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi précisées aux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010 ».</p>
<p>• Article 1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions</p> <p>Le SEDIF propose de rajouter les mentions suivantes : « les occupations et utilisations du sol admises dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi s'imposent (cf. les deux arrêtés interpréfectoraux) ».</p>	<p>> Il sera rajouté à l'article 1-2 des secteurs UEO et Nv : « Ces aménagements devront respecter les deux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010 relatifs au périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi ».</p>
<p>• Article 5 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions</p> <p>Le SEDIF propose de rajouter les mentions suivantes : « l'utilisation d'engrais, de produits phytosanitaires autres biocides pour l'entretien des voiries, des berges de la Seine, des voies ferrées, et des espaces verts publics et privés (désherbage, lutte contre les nuisibles) et tout stockage de tels produits est interdit dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi. Si toutefois, la mise en œuvre de techniques alternatives respectueuses de l'environnement n'était pas possible en raison d'un manque d'accessibilité, l'utilisation de ces produits devra respecter le code des Bonnes pratiques agricoles (annexe de l'arrêté du 22 novembre 1993, JO du 5 janvier 1994) et la charte Marne vive ».</p>	<p>Ces deux arrêtés interpréfectoraux sont annexés au PLU, au titre des servitudes d'utilité publique. Il n'y a donc pas lieu de rappeler leurs dispositions dans le règlement.</p>
<p>• Article 8 Desserte par les réseaux</p> <p>Le SEDIF propose de rajouter les mentions suivantes : « dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi, les prescriptions spécifiques édictées par les deux arrêtés interpréfectoraux précités concernant les rejets d'eaux usées et eaux pluviales devront être respectées ».</p>	<p>Les deux arrêtés sont déjà mentionnés aux articles 1-1 et 1-2.</p>

Informations relatives à l'eau potable	
Le SEDIF propose de mettre à jour les informations concernant l'eau potable, aux pages 168 à 169 du rapport de présentation et à la page 3 de la notice sanitaire des annexes à partir des éléments indiqués dans son avis.	> Le rapport de présentation et la notice sanitaire des annexes seront actualisés grâce aux données et informations proposées par le SEDIF.
Le plan du réseau d'eau potable de 2005 pourra être remplacé dans l'annexe 21b du PLU par la version actualisée adressée par le SEDIF.	> Le plan du réseau d'eau potable (annexe 21b) sera remplacé par la version actualisée envoyée par le SEDIF.
La note d'alimentation en eau de la commune pourra également être intégrée dans les annexes du PLU.	> La note d'alimentation en eau de la commune sera intégrée dans les annexes du PLU.
Gestion alternative des eaux de pluie	
<p>La récupération des eaux pluviales étant évoquée à la page 12 du PADD, le SEDIF rappelle à cet égard les contraintes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'interdiction pour les communes et EPCI membres du SEDIF d'établir pour leur propre service des canalisations d'eau, - l'interdiction de mettre en communication les réseaux de récupération d'eau de pluie ou de toute autre origine avec les réseaux d'eau potable, qui pourrait générer de graves problèmes sanitaires, - l'obligation de mise en place de systèmes de sécurité (disconnecteurs contrôlables) lors de l'existence, dans une installation privée, d'un réseau d'eau non potable qui pourrait être en contact avec le réseau du SEDIF. <p>Le SEDIF propose donc d'ajouter le texte suivant dans le paragraphe précité : La récupération et l'utilisation des eaux pluviales, ainsi que les eaux de toutes autres origines, doivent respecter les exigences de la législation et de la réglementation en la matière, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arrêté du 21 août 2008, relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, celui du 17 décembre 2008 relatif au contrôle des installations privées de distribution d'eau potable, des ouvrages de prélèvement, puits et forages et des ouvrages de récupération des eaux de pluie, et la circulaire du 9 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du contrôle des ouvrages de prélèvement, puits et forages, des ouvrages de récupération des eaux de pluie ainsi que des installations privées de distribution d'eau potable en application de l'arrêté du 17 décembre 2008, - l'article 3-4 du contrat de délégation de service public pour la gestion du service de production et de distribution d'eau potable passé entre le SEDIF et son délégataire, Veolia Eau d'Île-de-France SNC et les articles 18 et 21 du Règlement du service du Syndicat des Eaux d'Île-de-France. 	<p>Le PADD met en avant les objectifs de faire d'Orly une ville durable. La récupération des eaux de pluie et leur infiltration à la parcelle en sont des éléments primordiaux.</p> <p>Toutefois, il n'y a pas lieu, dans le PADD, de mentionner ces rappels réglementaires.</p>

Projets de construction et d'aménagement

Compte-tenu des opérations d'aménagement et de constructions projetées sur la commune, le SEDIF attire l'attention de la Ville sur le fait que toute urbanisation nouvelle ou toute opération de voirie nécessitera l'adaptation (extension) du réseau public de distribution d'eau, afin d'ajuster sa capacité aux besoins des usagers et d'assurer la défense incendie. Le SEDIF invite donc la Ville à prendre en compte les dispositions relatives aux participations à la réalisation d'équipements publics exigibles à l'occasion de la délivrance d'autorisation d'occupation du sol prévues par le Code de l'Urbanisme, visant à donner aux communes les moyens de financer lesdites infrastructures.

>>> SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Avis rédigé le 26 juillet 2019

Aucune observation


Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
La SGP informe la Ville d'Orly qu'au vu des documents transmis, cette révision du PLU n'appelle pas d'observation de la part de la Société du Grand Paris, celle-ci étant en principe compatible avec le projet du Grand Paris Express.	Le projet de révision du PLU est donc compatible avec le Grand Paris Express.

Observations et demandes	Prise en compte dans le projet de PLU
Servitude d'utilité publique	
<p>Le territoire de la commune d'Orly est traversé par les emprises des lignes ferroviaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ligne 570000 de Paris-Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean du Pk 11,220 au Pk 12,068, - ligne 985000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières du Pk 11,000 au Pk 11,950 - ligne 985000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières du Pk 13,092 au Pk 14,585 - ligne 985000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières du Pk 14,698 au Pk 14,716 - ligne 985000 de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières du Pk 14,794 au Pk 14,806 - ligne 990000 de la grande ceinture de Paris du Pk 83,771 au Pk 85,400 - raccordement 990331 marché gare de Rungis voie Marché Gare du Pk 0,600 au Pk 1,500 - raccordement 990331 marché gare de Rungis voie Marché Gare du Pk 2,200 au Pk 6,600 	
<p>La nouvelle version de la notice T1 (qui fusionne l'ancienne Fiche T1 + Notice technique), qui permet d'identifier les servitudes aux riverains du chemin de fer et doivent être intégrées en totalité aux documents annexes du PLU traitant des servitudes d'utilité publique.</p>	<p>> La notice T1 transmise par la SNCF est ajoutée aux Servitudes d'Utilité Publique. Elle sera par ailleurs adressée à chaque pétitionnaire d'une autorisation du droit des sols riverain d'une voie ferrée.</p>
<p>Il convient par ailleurs de modifier telles que précisées ci-après l'identification et les coordonnées actualisées du service gestionnaire des servitudes liées à la présence du chemin de fer :</p> <p>SNCF Direction immobilière Île-de-France Groupe Connaissance et Conservation du Patrimoine Campus Rimbaud 10 rue Camille Moke CS 20012 93 212 Saint-Denis cedex</p>	<p>> Les coordonnées du service gestionnaire des servitudes liées à la présence du chemin de fer seront actualisées dans les Servitudes d'Utilité Publique.</p>
Règlement	
<p>Les emprises ferroviaires sont inscrites en zonage UEt, UC, UP, UE et N. La SNCF n'a pas d'observation à apporter sur ces zonages tant qu'ils permettent de réaliser des constructions, équipements et installations nécessaires à l'activité ferroviaire. En effet, la circulaire du 15 octobre 2004 demande à veiller « à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées nos emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire ».</p>	
<p>À l'inverse, le classement en zone 1AU de foncier ferroviaire est, en l'état, incompatible avec les besoins liés à l'activité. En effet, l'article 2 de cette zone devra autoriser les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.</p>	<p>La zone 1AU est une zone à urbaniser et correspond au secteur du Trou d'Enfer. Son aménagement sera réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble. Une modification du PLU sera nécessaire pour préciser les règles applicables à cette zone, dès que le projet aura été validé. L'article 1AU.1-2 relatif aux types</p>

	<p>d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous condition précise que sont soumises à des conditions particulières les constructions autres que celles visées à l'article 1AU.1-1, à la condition qu'elles soient réalisées dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble au cours de laquelle la réalisation des équipements externes et internes à la zone est prévue. Pour rendre compatible l'activité ferroviaire dans la zone 1AU, la Ville propose de compléter l'article 1AU.1-2.</p> <p><i>> La Ville propose que soit rajoutée, à l'article 1AU.1-2, la mention suivante : sont soumises à des conditions particulières [...] les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.</i></p>
<p>Le PLU prévoit une protection du talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, sur des terrains du Groupe Public Ferroviaire (GPF). De manière générale, une telle protection n'est pas compatible avec l'activité ferroviaire. Nous demandons la suppression de cette protection sur l'ensemble de la commune.</p>	<p>Les talus ferroviaires participent à la grande trame verte d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau. Ce sont des éléments essentiels des corridors écologiques présents sur Orly. C'est pourquoi les talus ferroviaires ont été inscrits au titre de l'article R.151-43. Toutefois, pour ne pas gêner l'activité ferroviaire, la Ville propose de modifier les articles 5-3 relatifs aux talus ferroviaires.</p> <p><i>> La Ville propose de modifier les articles 5-3 relatifs aux talus ferroviaires au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme comme suit : « l'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire ».</i></p>
Consultation	
<p>La SNCF rappelle qu'il est nécessaire de consulter systématiquement la SNCF pour les permis de construire ou lotissement jouxtant la plate-forme ferroviaire. Cette demande de consultation est fondée, d'une part sur l'article R.111-2 et 3 du Code de l'Urbanisme qui prohibe la réalisation de constructions qui peuvent causer un danger pour la sécurité publique, ou être elles-mêmes soumises à un danger, et d'autre part, sur l'article L.2231-5 du Code des Transports qui prévoit une servitude interdisant la construction de bâtiments à moins de deux mètres de la limite légale du chemin de fer.</p> <p>À cet effet, il convient d'adresser les dossiers relevant de l'urbanisme en rapport avec des travaux à réaliser en bordure des emprises ferroviaires à la Direction Immobilière Île-de-France.</p>	<p>La Ville consultera la SNCF pour toute demande relevant du droit des sols pour des propriétés mitoyennes du domaine ferroviaire.</p>

<p>En outre, il conviendra de préciser à toute personne ayant choisi de s'établir à proximité du domaine ferroviaire qu'elle supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.</p>	<p>La notice T1 sera adressée à chaque pétitionnaire d'une autorisation du droit des sols riveraine d'une voie ferrée.</p> <p>Tout arrêté relatif à une autorisation du droit des sols riveraine d'une voie ferrée précisera que le pétitionnaire supportera ou prendra toutes les mesures complémentaires d'isolation acoustique conformes à la loi du 31 décembre 1992 et à ses décrets d'application et à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.</p>
--	---

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



RAPPORT DE PRÉSENTATION

***Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020***

SOMMAIRE

Partie 1 Diagnostic et état initial du site	2
Préambule	3
1. Présentation du contexte intercommunal	5
2. Bilan de l'évolution urbaine	17
3. Des dynamiques sociodémographiques à conforter	22
4. Une politique volontariste pour une redéfinition de l'offre habitat	29
5. Une morphologie en quartier marquée par l'histoire et les projets d'envergure	34
6. Évolution des transports et des déplacements : vers une réorganisation du maillage, du local à l'international	51
7. Évolution des activités économiques : une offre d'envergure métropolitaine en pleine restructuration	72
8. L'offre d'équipements et adaptation aux besoins actuels et futurs	85
Partie 2 État initial de l'environnement	93
1. Des images du territoire à affirmer et une identité paysagère à faire valoir	94
2. Une trame verte et bleue à rendre fonctionnelle	110
3. Des risques et nuisances à considérer pour maintenir un cadre de vie apaisé	134
4. Performances énergétiques : un PLU pour s'engager dans la lutte contre le changement climatique	160
5. Gestion de l'eau et des déchets : des services environnementaux à optimiser pour répondre aux futurs besoins de la ville	174
Partie 3 Justifications des choix retenus	186
Préambule	187
1. Rappel du scénario de développement retenu	189
2. Justification des choix retenus pour établir le PADD	196
3. Justification des choix retenus pour établir les OAP	205
4. Justification des zones et des règles du PLU	216
5. Exposé des motifs des changements apportés aux règles d'urbanisme antérieures	243
6. Articulation avec les documents supra communaux	254
7. Indicateurs de suivi	269

Partie 1
Diagnostic
et
état initial du site

PRÉAMBULE

1. Le PLU en vigueur

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur de la commune d'Orly a été approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 19 décembre 2007. Il est opposable depuis le 12 février 2008. Ses annexes ont été mises à jour par arrêtés municipaux en date du 6 octobre 2008. Le PLU a fait l'objet de plusieurs modifications et révisions :

- le 26 juin 2010 : modification sur le secteur du stade Gallieni (zones AU et UVc),
- le 17 novembre 2011 : révision simplifiée sur le secteur de la Zone d'Aménagement Concerté Calmette,
- le 20 juin 2012 : modification en vue de son adaptation réglementaire. Lors de cette modification, l'intégralité du règlement d'urbanisme et de ses annexes a été modifiée afin :
 - de libérer le droit à construire pour achever les opérations de rénovation urbaine et faciliter la réhabilitation des secteurs pavillonnaires,
 - de préserver les formes urbaines existantes et promouvoir le développement durable,
 - de préciser la réglementation et l'adapter aux nouvelles exigences,
- le 20 juin 2013 : modification simplifiée sur les zones UB-UC-UR-UZ-N,
- le 2 février 2015 : mise en compatibilité avec le tramway T9,
- le 26 mars 2019 : mise en compatibilité avec le projet de modernisation de l'usine d'eau potable d'Eau de Paris.

2. La révision du PLU

Le contexte législatif a évolué et impose désormais de prendre en compte de nouveaux enjeux liés à l'environnement, au développement durable et d'intégrer de nouveaux outils dans le PLU. La révision du PLU a pour objectif de prendre en compte les lois portant Engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle II, promulguée le 12 juillet 2010, mais aussi l'ordonnance du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme, ainsi que la loi pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, promulguée le 26 mars 2014. Cette dernière a entraîné une profonde modification du Code de l'Urbanisme via l'ordonnance du 23 septembre 2015 et le décret du 28 décembre 2015, tous deux entrés en vigueur au 1er janvier 2016. Le Code a été réorganisé, dans un souci de simplification. Le contenu des PLU est modernisé : nouvelle organisation du règlement (en 4 parties et non plus 14 ou 16 articles comme précédemment), rôle des orientations d'aménagement et de programmation renforcé, possibilité de définir des règles qualitatives, sous forme de résultats à atteindre, nouvelles destinations et sous-destinations des constructions, possibilité de définir des règles minimales d'emprise au sol et de hauteur...

En outre, d'un point de vue local, de nouveaux projets voient le jour tel que la réalisation de deux gares des lignes de métro 14 et 18 du Grand Paris Express (GPE), l'arrivée de la ligne de tramway T9 (Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens) et son prolongement souhaité par la Ville d'Orly jusqu'à l'aéroport, le prolongement de la ligne de bus 393 jusqu'à l'aéroport depuis Thiais-Résistance (TCSP SÉNIA), la requalification de la partie sud du SÉNIA et du Chemin des Carrières, la poursuite du renouvellement dans les quartiers Est et la création de l'écoquartier d'affaires Cœur d'Orly, qui vont avoir un impact sur l'ensemble du territoire communal.

L'Opération d'Intérêt National (OIN) Orly Rungis Seine Amont, créée en 2007, joue un rôle d'accélérateur des dynamiques territoriales par la mise en place d'un contrat entre l'État et onze communes concernées par le périmètre stratégique. Le PLU doit donc être compatible avec les orientations issues de ce contrat, comme avec l'ensemble des documents supra communaux (Schéma Directeur de la Région Île-de-France, Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, Schéma Régional Climat Air Énergie, Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement...).

Afin d'intégrer les actions déjà engagées, de déterminer de nouveaux axes pour l'aménagement du territoire d'Orly et de prendre en compte l'évolution du contexte législatif, la commune a décidé le 11 avril 2013 de lancer la révision du PLU.

Au 1^{er} janvier 2016, la ville d'Orly a rejoint l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre de la Métropole du Grand Paris (MGP). Le périmètre de cet EPT compte 696 000 habitants et regroupe 24 communes à la fois dans l'Essonne et dans le Val-de-Marne : Ablon-sur-Seine, Arcueil, Athis-Mons, Cachan, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Fresnes, Gentilly, Ivry-sur-Seine, Juvisy-sur-Orge, Le Kremlin-Bicêtre, L'Haÿ-les-Roses, Morangis, Orly, Paray-Vieille-Poste, Rungis, Savigny-sur-Orge, Thiais, Valenton, Villejuif, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Viry-Châtillon, Vitry-sur-Seine.

Les objectifs de la révision sont les suivants :

- affirmer, construire et traduire réglementairement le temps 3 du projet urbain de la commune,
- promouvoir le développement durable et l'écoconstruction au sein de ce projet,
- poursuivre la mise en compatibilité des documents réglementaires avec les règles supra communales (Programme Local de l'Habitat, Contrat de Développement Territorial, trame verte et bleue...),
- préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager de la commune, notamment les entrées de ville, les secteurs résidentiels et les secteurs commerciaux,
- disposer d'un état des lieux complet de la capacité des équipements à accueillir de nouveaux effectifs, au regard des projets en cours,
- promouvoir le développement durable et l'écoconstruction aux différentes échelles de la ville et des projets,
- poursuivre la mise en compatibilité du PLU avec les documents supra-communaux : Schéma Directeur de la Région Île-de-France, Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, Programme Local de l'Habitat, Contrat de Développement Territorial du pôle d'Orly-Rungis,
- adapter les règles du PLU pour permettre la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti ou paysager de la commune.

Le présent document constitue le diagnostic et l'état initial du site. Il correspond à la première partie du rapport de présentation du PLU d'Orly.

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE INTERCOMMUNAL

La révision du PLU s'inscrit dans un cadre réglementaire global dont il faut tenir compte. Des orientations de rang supérieur s'appliquent au PLU, soit dans un rapport de compatibilité ou dans le cadre d'une prise en compte.

1/ Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2030 (SDRIF)

1.1 Généralités

Approuvé le 27 décembre 2013 par décret du Conseil d'État, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) définit le projet d'aménagement et de développement de l'espace francilien, à travers sa carte de destination générale et des orientations réglementaires. Les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec ses principes et les décliner.

Le SDRIF a été élaboré en s'appuyant notamment sur les grandes évolutions introduites par les lois Grenelle, Grand Paris et de modernisation de l'agriculture et de la pêche. Il vise à structurer l'espace francilien à l'horizon 2030 en assurant à la fois une amélioration du cadre de vie des habitants et une consolidation de la fonction métropolitaine régionale.

Afin de répondre à ces deux ambitions, les principaux objectifs fixés par le SDRIF sont les suivants à l'échelle régionale :

- résoudre la crise du logement par la production de 70 000 logements par an,
- créer 28 000 emplois par an en favorisant la mixité fonctionnelle et le rééquilibrage habitat/emploi à l'échelle régionale notamment par la structuration de pôles de centralité et par le maintien des sites d'activités existants à proximité de l'A86,
- mieux articuler le réseau de transport en commun notamment avec le réseau du Grand Paris Express afin de favoriser l'accessibilité aux services et équipements et de diminuer la dépendance à l'automobile,
- renforcer l'articulation des infrastructures de transport métropolitaines (roades routières, ferrées, aéroports, ports) facteurs d'attractivité économique,
- produire un urbanisme de qualité permettant de limiter la vulnérabilité des tissus,
- limiter la consommation foncière, valoriser et protéger les ressources naturelles.

Le projet spatial repose sur trois grands principes :

- un rééquilibrage des fonctions et une diminution des inégalités, notamment par un rapprochement des bassins d'habitat et d'emplois et l'amélioration de l'accessibilité globales aux équipements,
- un renforcement de la compétitivité de la métropole et une diminution de la consommation foncière par le renforcement d'une structuration multipolaire (création de pôles de centralité), l'amélioration de l'articulation du maillage des transports et la promotion de la densification urbaine,
- un renforcement de la protection et de la valorisation des espaces forestiers, agricoles et naturels.

Le projet spatial propose un modèle urbain multipolaire, compact et structuré autour d'un réseau de transport renforcé. À ce titre, le cœur d'agglomération, dont fait partie le département du Val-de-Marne, doit affirmer ses centralités par une production de

logements renforcée à proximité des gares et par une amélioration du fonctionnement des pôles d'activité.

1.2 Orly dans le SDRIF

Le chapitre sur le Grand Orly, dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », identifie la commune d'Orly comme polarité de recherche et d'innovation au travers différents éléments et projets stratégiques du territoire :

- les sites multimodaux d'enjeux métropolitains (la zone d'activités du SÉNIA et la plateforme portuaire des Ports de Paris),
- les projets d'infrastructures de transport avec le tramway 9, le TCSP SÉNIA, la modernisation du RER C, une nouvelle gare TGV et le franchissement de la Seine à l'Est,
- les quartiers à densifier et à fort potentiel de développement (Cœur d'Orly, secteur du Trou d'Enfer et des Vœux, le SÉNIA et ses franges, et les quartiers à proximité des deux gares RER).

Extrait de la Carte de destination générale des différentes parties du territoire SDRIF 2030



Source : SDRIF

Plus généralement, la commune d'Orly est concernée par plusieurs orientations.

a) En matière d'habitat

- Augmenter la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat de 15 % minimum dans les espaces à densifier à proximité des gares. Orly dispose de deux gares RER sur son territoire (Orly-Ville et Les Saules) et de celle du Pont de Rungis située à proximité. La quasi totalité du territoire est identifié au titre des quartiers à densifier à proximité des gares.
- Augmenter la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat de 10 % minimum dans les espaces urbanisés à optimiser (quartiers des Sentiers et du Clos Pantin).

- Renforcer la densification de trois secteurs : le SÉNIA et ses franges, le secteur du Trou d'Enfer et le Cœur d'Orly sur la plateforme aéroportuaire.
- Viser 30 % de logements locatifs sociaux pour accroître l'offre de logements abordables et la mixité sociale.
- Suivre la règle des trois tiers instaurée par la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social, soit dans une même opération, construire un tiers de logements sociaux, un tiers de logements intermédiaires et un tiers de logements libres.

b) En matière de mobilités

- Permettre la mobilité quotidienne des personnes, fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs. Orly est concernée par la création d'une gare TGV, hub francilien au niveau de l'aéroport.
- Renforcer le réseau de transports collectifs par, notamment, la fiabilisation et la modernisation du RER C, la mise en service des lignes de tramway T7 et T9, le prolongement de la ligne de bus 393 (TCSP SÉNIA), et l'arrivée du Grand Paris Express avec les stations Pont de Rungis et Aéroport d'Orly (lignes de métro 14 et 18).
- Favoriser le développement du travail à distance par le développement des réseaux numériques et le déploiement du très haut débit.

c) En matière de développement économique

- Structurer et renforcer les polarités économiques : zone d'activités du SÉNIA et écoquartier d'affaires Cœur d'Orly.
- Localiser les espaces de construction de bureaux par la recherche d'une accessibilité optimale et en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale. Deux sites multimodaux ont été identifiés à Orly : le SÉNIA et la plateforme portuaire des Ports de Paris.
- Renforcer la diversité économique et favoriser la conversion écologique et sociale de l'économie.

d) En matière d'équipements

- Densifier les espaces existants.
- Requalifier les équipements existants.
- Implanter les nouveaux équipements sur des sites bien desservis par les transports en commun et les circulations douces.
- Garantir l'intégration environnementale des grands équipements et leur desserte par le réseau de transports en commun de niveau métropolitain.

e) En matière d'environnement

- Réalisation d'un espace vert d'intérêt régional de plus de 5 hectares, à Grignon (sur les deux communes d'Orly et de Thiais).
- Réalisation d'une liaison verte à travers la plateforme aéroportuaire.

- Préservation des berges de la Seine.

2/ Le Contrat de Développement Intercommunal Territorial du Grand Orly

Les Contrats de Développement Intercommunal Territorial sont élaborés sous l'égide du Préfet de la Région Île-de-France. Ils définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipements, de développement commercial, de développement économique et culturel. Chaque contrat doit porter sur le développement d'un territoire constitué d'une ou de plusieurs communes, d'un seul tenant et sans enclave. Le contrat fixe la liste des communes concernées.

Les CDT devront notamment être en mesure de contribuer :

- à la construction d'un volume de logements ambitieux (70 000 logements par an en Île-de-France),
- à l'amélioration notable du cadre de vie des habitants, par une diminution des nuisances sonores liées aux infrastructures, une qualité urbaine et architecturale et une offre accrue d'espaces verts.

Avec treize autres communes, Orly est concerné par le CDT du Grand Orly, signé en novembre 2013. Ce contrat doit permettre la mise en place de trois objectifs stratégiques sur ce territoire :

- améliorer la mobilité et l'accessibilité du territoire à toutes les échelles en complétant l'offre actuelle grâce au TGV, au Grand Paris Express, au tramway et aux bus,
- renforcer et diversifier l'offre économique autour des ensembles structurants (aéroports, Marché d'Intérêt National de Rungis...) afin d'affirmer le positionnement métropolitain du territoire,
- développer une offre résidentielle attractive et une nouvelle armature adaptée aux réalités du territoire (inondations, nuisances sonores...).

Ces objectifs sont déclinés en enjeux thématiques :

- en matière d'habitat :
 - mieux habiter et travailler dans le territoire du Grand Orly,
 - répondre à l'importance de la demande de logements,
 - placer la préoccupation environnementale au cœur de la stratégie du territoire,
 - produire 1 000 logements par an.
- en matière de mobilités :
 - moderniser l'aéroport d'Orly pour l'échelle internationale,
 - développer le Grand Paris Express et les axes routiers majeurs à l'échelle de la Métropole,
 - mettre en place un réseau de TCSP et une offre routière locale,
 - renforcer les réseaux de bus et les voiries partagées à l'échelle communale,
- en matière de développement économique :
 - consolider le pôle économique du Grand Orly en s'appuyant sur sa diversité,
 - rapprocher les emplois et les qualifications de la population active et résidente,
- en matière d'équipements :
 - développer l'offre en équipements de proximité,
 - développer la dimension culturelle.

En outre à Orly, quinze projets en cours ont été identifiées dans le CDT, selon différentes thématiques :

- transport et mobilités :
 - création du pôle multimodal air-fer (GPE, TCSP, tramway et TGV) à Pont de Rungis et aux aérogares,
 - réalisation des lignes 14 et 18 du métro,
 - mise en place du tramway 9 et son éventuel prolongement vers l'aéroport,
 - amélioration du RER C,
 - projet de transport en commun en site propre SÉNIA vers l'aéroport d'Orly (prolongement de la ligne 393 Sucy-Bonneuil <> Thiais-Résistance),
 - renforcement des pôles gares d'Orly-Ville et des Saules pour créer un pôle d'échanges (RER C et tramway 9, puis avec le TCSP SÉNIA),
 - étude sur le franchissement ferroviaire de la Seine au niveau du secteur des Vœux,
 - projet de promenade autour de la zone aéroportuaire,

- habitat et développement urbain :
 - prolongement de l'opération de renouvellement urbain de l'ancien Grand Ensemble d'Orly,
 - enjeu de renouvellement de la zone du SÉNIA et projet de renouvellement urbain comprenant les secteurs des Quinze Arpents et du Chemin des Carrières,

- économie :
 - projet Cœur d'Orly,
 - réflexion stratégique sur les fonctions logistique du territoire, notamment sur la zone du SÉNIA,
 - réflexions sur la mise en place d'un cluster « Eaux-Milieu-Sols »,
 - enjeu de renouvellement de la zone du SÉNIA.

3/ Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont

Le territoire Orly Rungis Seine Amont est composé de onze communes du Val-de-Marne. Identifié comme territoire d'intérêt métropolitain au SDRIF et afin d'engager un développement soutenu et équilibré, l'État a décidé la création d'une Opération d'Intérêt National (OIN) par le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007. L'objectif est de conforter le positionnement du territoire au sein de l'Île-de-France, d'accroître sa visibilité et d'impulser sa redynamisation économique et urbaine en liant le développement à la promotion sociale des habitants. Le projet de développement s'appuie sur ces objectifs politiques majeurs mais également sur les principes de l'aménagement durable qui impliquent :

- une meilleure qualité de vie dans la ville,
- une ville mieux structurée en son sein et mieux reliée aux territoires voisins,
- une prise en compte des changements climatiques et du contexte énergétique dans une politique de développement durable.

Des objectifs quantitatifs ont également été définis. Il s'agit de :

- créer 1 000 emplois par an pour maintenir un taux d'emploi de 1,
- construire à terme 3 000 logements nets par an,
- développer la performance économique du territoire, notamment en s'appuyant sur les secteurs d'excellence que sont la santé (pôle Medicen), le numérique (Cap Digital), l'agro-alimentaire (sièges sociaux, MIN), les éco-industries...,
- améliorer la performance globale des déplacements en maillant et hiérarchisant les différents modes. Outre les enjeux classiques d'accessibilité par la route et les transports en commun, le développement du fret par le fer ou l'eau et des liaisons douces tiennent leurs places dans le projet commun.

La charte de développement durable du territoire Orly Rungis Seine Amont, adoptée en 2011, fixe notamment, comme engagement, la création d'un développement urbain ambitieux et durable.

4/ Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)

Compatible avec le SDRIF et le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE), le PDUIF, après évaluation du précédent plan, a été révisé et actualisé pour fixer des objectifs et un cadre aux politiques de déplacements à l'horizon 2020. Le PLU se doit d'être compatible avec le PDUIF. L'échelon régional de ce document vise une coordination des politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de déplacements à cette échelle.

Ayant estimé une croissance globale des déplacements de 7 % d'ici 2020, le PDUIF vise donc :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs,
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche, vélo),
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

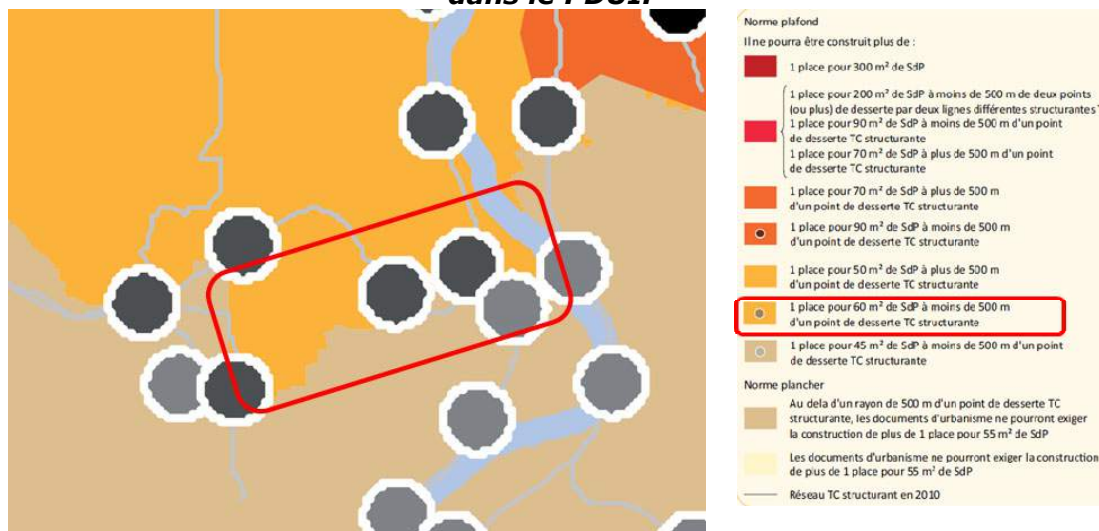
Pour cela, le document identifie sur Orly différents projets en matière de mobilités :

- les lignes 14 et 18 du Grand Paris Express,
- le tramway T9 Paris-Orly,
- le Tzen Sucy-Bonneuil-Pompadour-SÉNIA-Orly,
- création des sites propres pour l'Orlybus et les lignes 183 (Porte de Choisy <> Choisy-le-Roi <> Orly Sud) et 91-10 (Massy-Orly Sud),
- la plateforme portuaire d'Orly,
- la gare d'Orly-Ville (2 500 voyageurs/jour).

Le PDUIF impose également la prise en compte, dans les PLU, des normes de stationnement pour les opérations de bureaux. Ces normes varient selon la proximité à des points de desserte structurante et le zonage d'application du plan. Concernant Orly, une grande partie de la commune se situe à moins de 500 mètres d'un point de desserte structurant, donc il ne pourra pas être construit plus d'une place de stationnement pour 60 m² de surface de plancher de bureaux.

Le PDUIF prône également l'intégration de normes quantitatives pour le stationnement vélo dans le règlement du PLU. Ces normes sont identiques pour toutes les communes du PDUIF.

Zonage d'application des normes de stationnement dans le PDUIF



Source : PDUIF

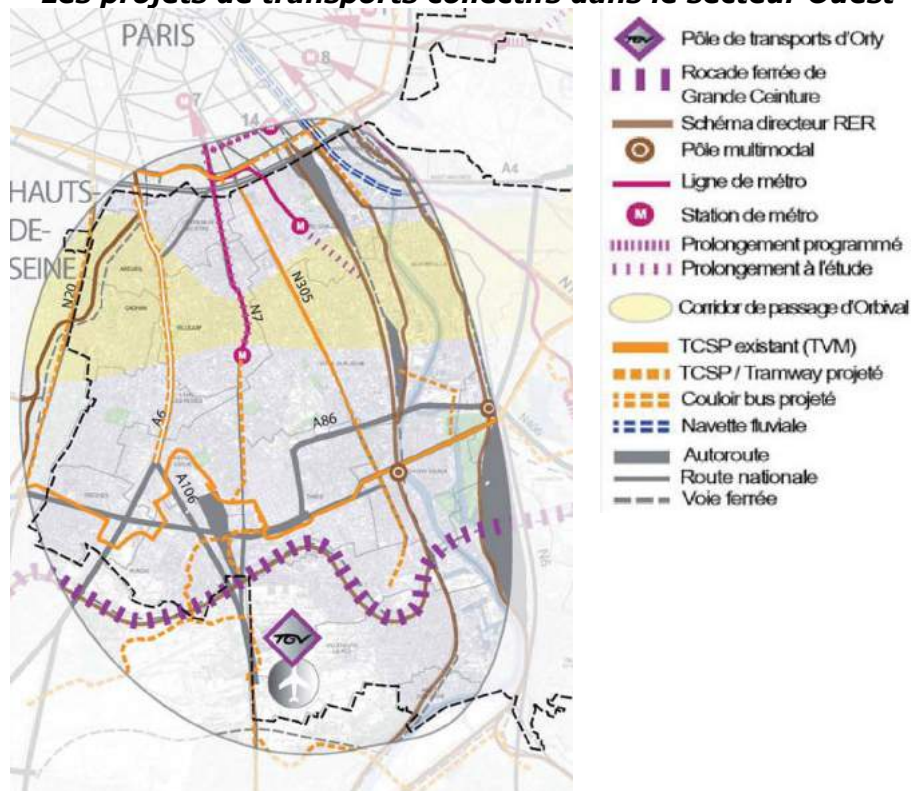
5/ Le Plan de Déplacements du Val-de-Marne

Le Plan de Déplacements départemental a été adopté en 2009 et fait office de document d'orientation de la politique de déplacements du Val-de-Marne. Ce plan vise à mettre en place une politique de déplacements volontariste et proposer un cadre et un programme d'actions à l'échelon départemental, pour répondre aux enjeux de mobilité et de déplacements, suivants 3 axes stratégiques complémentaires :

- renforcer la solidarité des territoires et des personnes, en améliorant l'accès à la mobilité pour influencer sur la justice sociale, le développement économique, la paix civile, le développement durable et les liens entre les zones de logements,
- accompagner le développement économique et l'emploi en desservant les pôles d'emplois départementaux et régionaux par les transports publics et en minimisant l'impact des transports de marchandises sur la population,
- préserver l'environnement et améliorer la qualité de vie, en préservant l'environnement par la maîtrise des nuisances et de l'efficacité écologique à l'échelle globale.

Ce plan n'a pas rang de plan local de déplacements.

Les projets de transports collectifs dans le secteur Ouest



Source : Plan de Déplacements du Val-de-Marne

La ville d'Orly est localisée dans le secteur ouest du plan de déplacements et est concernée par les problématiques suivantes :

- manque de liaison de rocade en transports en commun,
- mauvaise desserte d'Orly et de Rungis,
- déficit de traversée de la Seine,
- manque de cohérence du gabarit de l'A86,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- développement urbain important.

Le Plan des Déplacements du Val-de-Marne a été révisé en 2019. C'est un document de travail qui fixe la politique départementale des transports et des déplacements à travers des objectifs pour 2030 : multiplier par 5 la part du vélo dans les déplacements, diviser de 40 % la part de voitures et augmenter de 30 % la part des transports en commun.

Pour Orly, le Plan des Déplacements du Val-de-Marne met en avant :

- le prolongement du tramway T9 au-delà de la place Gaston Viens,
- la réalisation du TCSP SÉNIA-Orly,
- l'aménagement d'itinéraires cyclables le long des voies départementales,
- le réaménagement de certaines voies départementales (route Charles Tillon, rue du Bas Marin, avenue Marcel Cachin).

6/ Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne (SDIC)

Depuis 2002, le Conseil Départemental du Val-de-Marne subventionne la réalisation des aménagements cyclables communaux et intercommunaux inscrits au Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne (SDIC).

Dans le cadre de ce schéma, le Val-de-Marne a défini un réseau d'axes à aménager au sein duquel 19 itinéraires sont jugés comme prioritaires. La commune d'Orly est concernée par 3 de ces itinéraires prioritaires :

- l'itinéraire 5, de Choisy-le-Roi à Villeneuve-le-Roi,
- l'itinéraire 7, du Kremlin-Bicêtre à Rungis,
- l'itinéraire 13, d'Ivry-sur-Seine à Ablon-sur-Seine.

Extrait du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne



Source : Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne

7/ Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE)

Le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie a été arrêté le 1^{er} décembre 2015 et devait être applicable depuis le 1^{er} janvier 2016. Toutefois, l'annulation de l'arrêté du 1^{er} décembre 2015 par le Tribunal administratif de Paris remet expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Le SDAGE 2010-2015 est donc aujourd'hui réglementairement en vigueur et applicable selon ce jugement. Élaboré en 2009 puis révisé en 2015, le SDAGE fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux, déclinés autour d'objectifs qui concernent à la fois la gestion des risques liés à l'eau, et la préservation de la biodiversité :

- diminution des pollutions ponctuelles,
- diminution des pollutions diffuses,
- protection de la mer et du littoral,
- restauration des milieux aquatiques,
- protection des captages pour l'alimentation en eau potable,
- prévention du risque d'inondation.

8/ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Bièvre (SAGE)

Le SAGE de la Bièvre est entré en vigueur le 7 août 2017. Il comprend un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) de la ressource en eau et des milieux aquatiques et son atlas cartographique, et un règlement. Le règlement du SAGE est opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de travaux, soumis ou non à la loi sur l'eau. Les projets d'aménagement doivent être conformes au règlement du SAGE.

En particulier, le SAGE impose d'intégrer des principes de gestion des eaux pluviales à la source, en imposant un débit limité au réseau pluvial pour une pluie de référence et en imposant l'infiltration à la parcelle des eaux pluviales générées par la pluie de référence, c'est à dire le zéro rejet au réseau.

9/ Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France

Approuvé par délibération du Conseil Régional, le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France a été adopté par arrêté du Préfet de la Région Île-de-France le 21 octobre 2013. Il identifie les composantes de la Trame Verte et Bleue régionale et identifie les enjeux de préservation des continuités écologiques. Le schéma définit ensuite les priorités régionales à travers un plan stratégique et propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

La Seine est identifiée comme corridor alluvial à préserver ou restaurer. Le document identifie également un corridor de la sous-trame herbacée traversant la commune au niveau des bords de Seine. Ces derniers sont d'ailleurs désignés comme secteur reconnu d'intérêt écologique en contexte urbain à valoriser. Enfin, les pelouses de la plateforme aéroportuaire sont identifiées comme surface enherbée considérable.

10/ Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France, arrêté le 14 décembre 2012, fixe des objectifs en matière de qualité de l'air que le PLU doit prendre en compte :

- poursuivre l'amélioration des connaissances en matière de qualité de l'air,
- caractériser le plus précisément possible l'exposition des Franciliens à la pollution de l'air,
- inciter les Franciliens et les collectivités à mener des actions améliorant la qualité de l'air.

11/ Le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI)

La commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) de la Marne et de la Seine, approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. L'application de ce Plan de Prévention des Risques permet de limiter la vulnérabilité du territoire face aux inondations et de protéger les personnes et les biens, en édictant des règles d'urbanisme strictes établies suivant un zonage précis.

Le PPRI vaut servitude d'utilité publique. Il est opposable à toute personne publique ou privée. À ce titre, il doit être annexé au PLU conformément à l'article R. 151-53 du Code de l'Urbanisme.

12/ Le Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain (PPRMT) différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols

Le Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain (PPRMT) différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne a été approuvé par le Préfet du Val-de-Marne le 21 novembre 2018. Le PPRMT vaut servitude d'utilité publique. Il est opposable à toute personne publique ou privée. À ce titre, il doit être annexé au PLU conformément à l'article R.151-53 du Code de l'Urbanisme.

Le territoire communal est concerné par un aléa considéré comme faible (zone verte, faiblement exposée), exceptés le Vieil Orly et la ligne de coteau où l'aléa est considéré comme fort (zone bleu foncé, fortement exposée).

13/ Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly

Afin d'éviter l'exposition aux nuisances des populations, le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly, approuvé en 1975 puis modifié le 21 décembre 2012, fixe des règles d'urbanisme dans les zones les plus exposées. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs.

14/ Le Plan de Gêne Sonore de l'Aérodrome Paris-Orly

Le Plan de Gêne Sonore de l'Aérodrome Paris-Orly, approuvé le 30 décembre 2013 par arrêté préfectoral, délimite les zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à une aide financière pour les travaux d'insonorisation de leurs locaux. Il

couvre une superficie de 9 344 hectares répartis sur quatre départements : l'Essonne, les Hauts-de-Seine, la Seine-et-Marne et le Val-de-Marne.

15/ Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Ce document a été adopté en octobre 2013 et permet de faire une photographie et une analyse du parc de logements d'Orly et de ses dynamiques. Les constats soulignés lors de l'élaboration du diagnostic ont permis de définir des enjeux et des orientations pour la mise en place de ce programme sur Orly :

- tenir un rythme de production de logements soutenu et poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale :
 - produire 250 logements par an dont 83 logements sociaux et anticiper les développements futurs,
 - poursuivre la production de logements locatifs sociaux,
 - renforcer l'offre foncière intermédiaire et poursuivre la production en accession sociale et maîtrisée,
- poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale,
- renforcer la mixité à l'échelle des quartiers :
 - dans les opérations, construire un minimum de 33 % de produits intermédiaires, dont 7 % de logements locatifs, 15 % de logements en accession sociale et 11 % de logements intermédiaires,
- apporter des réponses aux publics spécifiques :
 - favoriser le rapprochement habitat-emploi pour les actifs du territoire,
 - s'assurer de la prise en compte du vieillissement de la population et de la problématique du handicap,
 - développer l'offre et les dispositifs en faveur du logement des jeunes en insertion,
 - coordonner les sorties des structures d'hébergement,
 - accueillir les gens du voyage,
- poursuivre l'effort de renouvellement urbain, d'amélioration et de gestion du parc de logements existant :
 - achever le programme ANRU et organiser la poursuite du renouvellement urbain,
 - développer la connaissance des copropriétés et assurer le relais des actions en faveur de l'amélioration,
 - aller vers une politique d'attribution partagée pour améliorer l'équilibre social de l'habitat,
 - mettre en place un dispositif de suivi et d'observation et fédérer les acteurs autour de la politique communale de l'habitat,
- animer la politique locale de l'habitat :
 - mettre en place un dispositif de suivi et d'observation et fédérer les acteurs autour de la politique communale de l'habitat.

16/ Plan d'actions pour un accès de tous les Val-de-Marnais à un logement de qualité

Le logement constitue une préoccupation forte des Franciliens. Avec près de 90 000 demandeurs de logement social, dans le Val-de-Marne, le logement est une priorité pour nos concitoyens et pour notre collectivité. L'ampleur des besoins a rendu nécessaire l'intervention volontaire et ambitieuse du Département depuis 1983, d'abord pour

soutenir la réhabilitation du parc locatif social, puis le développement d'une offre nouvelle, et à partir de 2006 le renouvellement urbain.

La politique départementale de l'habitat est un élément fort du projet du Département. Elle concourt au bouclier social et contribue à l'amélioration du cadre de vie et de la qualité de l'habitat. Cette politique transversale a des articulations très étroites avec d'autres politiques publiques départementales, et notamment celles de l'aménagement, du développement urbain, de la lutte contre la précarité énergétique, du développement durable, de l'emploi et des solidarités.

La politique départementale de l'habitat renouvelée en 2017 vise à :

- satisfaire les besoins en logements abordables de la population et des salariés en favorisant la mixité sociale et une répartition territoriale équitable du logement social,
- promouvoir le développement durable en conjuguant qualité de l'habitat, démocratie participative et insertion professionnelle,
- réduire les charges des locataires et les émissions de gaz à effet de serre des logements,
- soutenir la restructuration urbaine des grands quartiers d'habitat social, dans les projets de renouvellement urbain,
- soutenir la requalification durable de l'habitat privé dégradé et produire des logements conventionnés dans le parc privé,
- favoriser l'accès et le maintien dans le logement, grâce aux aides du Fonds de Solidarité Habitat.

2. BILAN DE L'ÉVOLUTION URBAINE

La politique de renouvellement urbain dynamique depuis les années 1990 traduit les trois temps du projet de ville

1/ Une politique de renouvellement urbain dynamique, menée dès le début des années 1990

1.1 Des efforts de renouvellement liés à l'histoire de la constitution urbaine du territoire

L'arrivée de la ligne ferroviaire et du champ d'aviation, à la fin du XIX^{ème} siècle, bouleverse le développement urbain d'Orly. En effet, de 1910 à 1938, une vague d'urbanisation vient constituer les premiers secteurs de lotissements à l'est, autour du vieux centre-bourg, et forment les quartiers du Parc de la Cloche, du Bas Clos et de la cité-jardin. À la fin de la période, la population a été multipliée par quatre, et atteint les 4 000 habitants en 1940.

Gare d'Orly et Grand Ensemble



Photos : Ville

La seconde grande vague de développement intervient après la deuxième guerre mondiale, entre 1953 et 1963, avec la réalisation du Grand Ensemble qui pousse les limites urbaines d'Orly vers l'Est. Cette urbanisation massive est guidée par les nouvelles règles architecturales modernes et nécessaires pour faire face à la pénurie de logements. Cet aménagement d'ensemble, composé de tours et de barres d'habitations sociales, est beaucoup plus important en termes de volume de logements que la vague précédente et marque le paysage urbain de la ville.

Érigé dans un contexte de pénurie de logements, le Grand Ensemble composé de 70 immeubles permet d'accueillir près de 24 000 habitants en dix ans et porte la population d'Orly à plus de 30 000 habitants en 1968.

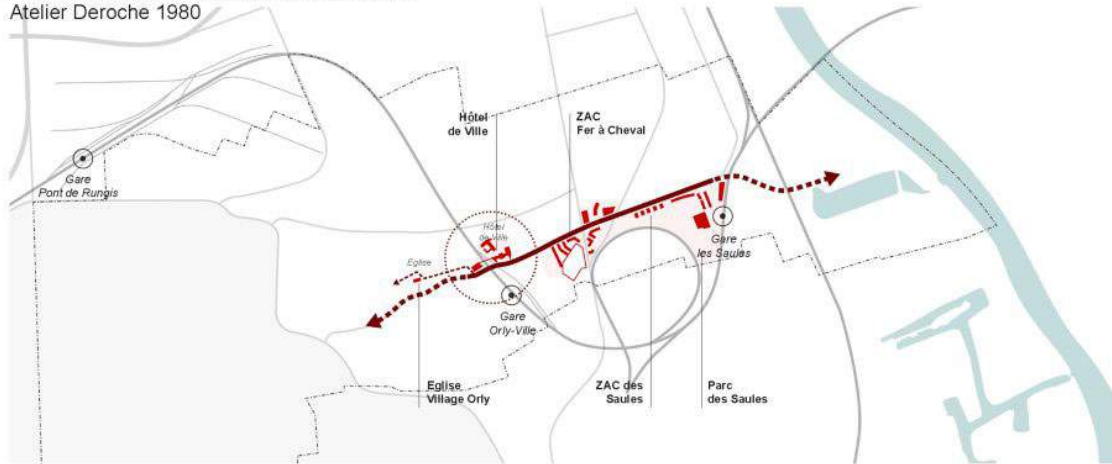
1.2 Des actions de renouvellement concentrées, au service d'un projet de ville en trois temps

Dans les années 1970, des dysfonctionnements et des dégradations apparaissent, obligeant la Ville et les bailleurs à intervenir à la fin des années 1980 pour initier une rénovation des quartiers du Grand Ensemble, qui marque le temps 1 du projet de ville : « créer la ville ».

Les trois temps du projet de ville

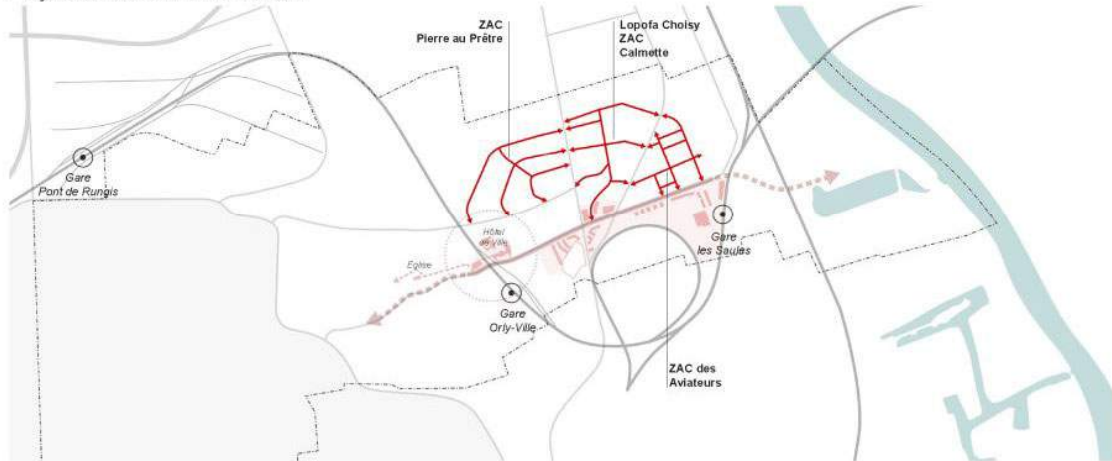
Temps 1

Projet urbain autour du boulevard des Saules
Atelier Deroche 1980



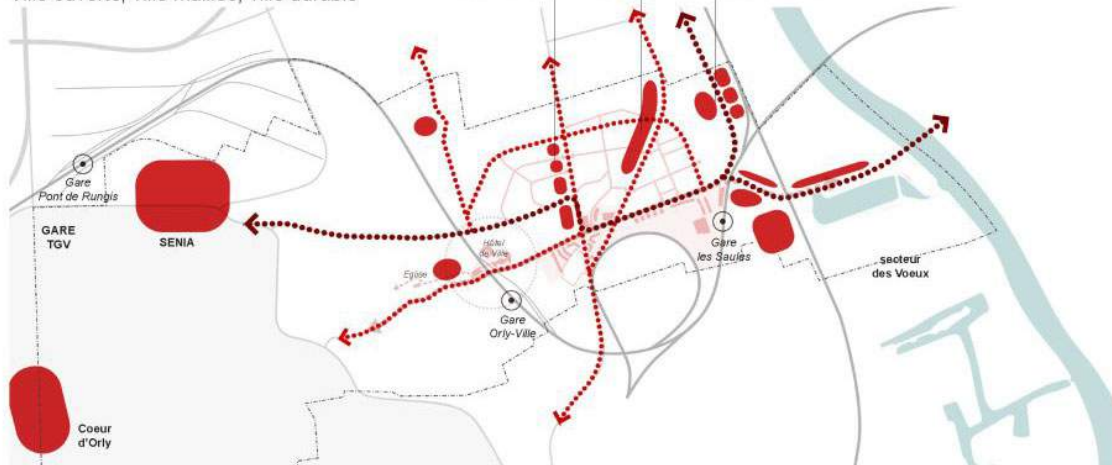
Temps 2

Projets de renouvellement urbain



Temps 3

Ville ouverte, ville maillée, ville durable



Source : Atelier Ruelle

L'objectif de cette première grande étape est de recréer et mettre en valeur l'axe Est-Ouest par la voie des Saules et l'avenue Adrien Raynal. La rénovation de ces voies permet la reconnexion de la ville et des quartiers en facilitant la transversalité des déplacements, altérée par l'histoire d'Orly et les multiples ruptures urbaines.

En 2005, une convention est signée avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) pour mettre en place un programme de réhabilitation du Grand Ensemble Orly-Choisy sous la forme de ZAC, sur différents secteurs (Pierre au Prêtre, Calmette, Aviateurs, Les Saules, Hôtel de Ville, Fer à Cheval). Cette période marque le temps 2 du projet de ville : « la rénovation urbaine ». Les opérations ont permis en huit ans la démolition de 780 logements, la construction de plus de 635 logements et la réhabilitation de plus de 900 logements.

Actuellement, le temps 3 pour « une ville ouverte, maillée et durable » doit permettre de tisser des liens vers l'ensemble des quartiers orlysiens, de réhabiliter certains secteurs (SÉNIA, Vieil Orly) et d'aménager de futurs quartiers durables (Cœur d'Orly et Trou d'Enfer).

⇒ **Des voiries et des espaces publics requalifiés et/ou créés**

- Requalification d'axes structurants : avenues Adrien Raynal et Molière et rue Jean Racine...
- Création de voies nouvelles : rue Alfred de Musset...
- Requalification des espaces publics : aménagement des parcs des Saules et Jean Mermoz, opérations de résidentialisation, requalification de la place Saint-Exupéry...

⇒ **Des équipements et commerces valorisés et/ou créés, vecteurs d'attractivité et de liaisons**

- Démolition de l'ancien centre commercial Saint-Exupéry et création de nouveaux commerces en rez-de-chaussée.
- Création du Forum jeunesse.
- Réaménagement de la Poste.
- Implantation du centre administratif (ZAC de l'Hôtel de Ville).
- Réalisation de l'EHPAD (Maison du saule cendré).

⇒ **Des architectures modernes et innovantes pour un changement d'image**

- Des typologies variées, différentes de l'image des formes du Grand Ensemble : petits collectifs et individuels groupés, projets innovants et durables (villas urbaines à proximité du parc Jean Mermoz).

Architectures et typologies d'habitats innovants dans le Grand Ensemble



Photos : Ville

Enjeux de la révision du PLU

- Poursuivre la dynamique de renouvellement urbain en mettant en œuvre le temps 3 du projet de ville : une ville ouverte, maillée et durable.
- prendre en compte, accompagner et encadrer les projets en cours, notamment ceux impulsés dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont et du Grand Paris.

2 Analyse de la consommation des espaces agricoles, forestiers et naturels

La loi ENE de juillet 2010 (Grenelle 2) et la loi ALUR de mars 2014 ont donné de nouveaux objectifs en termes de lutte contre l'étalement urbain en promouvant une gestion économe de l'espace. À ce titre, le rapport de présentation du PLU doit présenter une analyse de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme (article L.151-4 du Code de l'Urbanisme). La mesure de l'étalement urbain vise à étudier les évolutions de l'occupation du sol, de l'enveloppe urbaine et des espaces artificialisés.

Une analyse de la consommation d'espaces à Orly a été réalisée, à titre indicatif, sur la base des données du Mode d'occupation des sols (MOS) établi par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France. Compte tenu des campagnes réalisées par l'IAU, la comparaison a pu être effectuée entre l'occupation du sol de 2012 et celle de 2017.

Occupation du sol en 2012 et en 2017

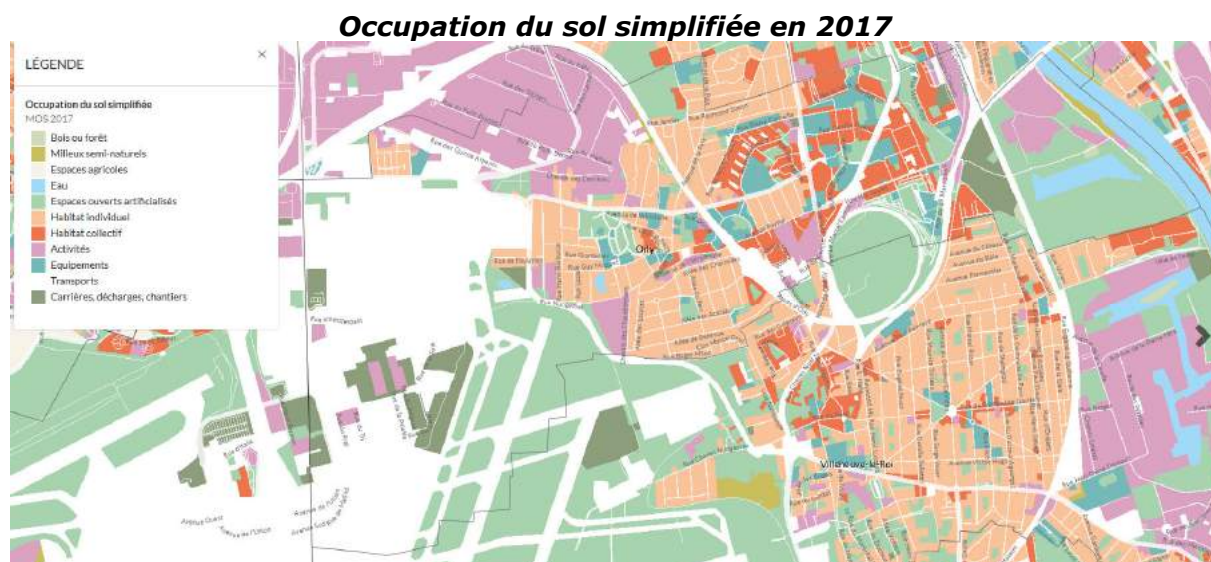
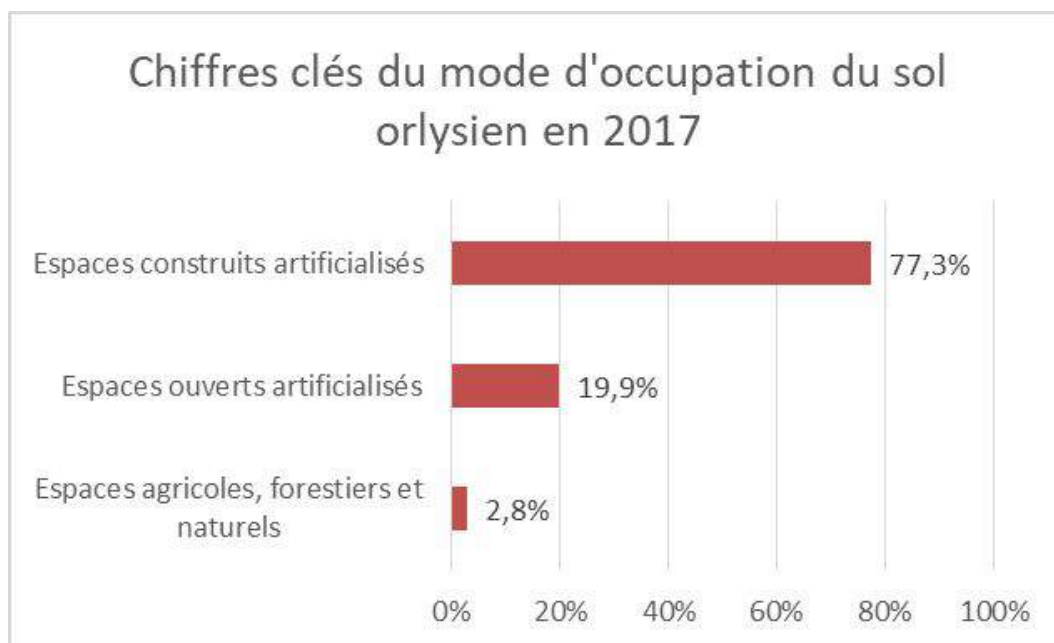
Mode d'occupation des sols	2012		2017		Bilan 2012/2017 en hectares
	Superficie (hectares)	% superficie de la commune	Superficie (hectares)	% superficie de la commune	
Forêts	3	0,4	0,9	0,1	- 2,1
Milieux semi-naturels	2,3	0,3	2,3	0,3	0
Eau	15,2	2,3	15,5	2,3	0,31
Espaces ouverts artificialisés	144,5	21,6	133,5	19,9	- 11,1
Habitat individuel	101,9	15,2	101,2	15,1	0,7
Habitat collectif	47,6	7,1	49,5	7,4	1,9
Activités	78,7	11,8	84,4	12,6	5,7
Équipements	29,9	4,5	30,8	4,6	0,84
Transports	227,5	34,0	219,2	32,7	- 8,4
Carrières, décharges et chantiers	18,9	2,8	32,4	4,8	13,5
Total	669,6	100	669,6	100	

Source : IAU Île-de-France

En 2017, Orly ne compte aucun espace agricole mais 18,67 hectares d'espaces forestiers, naturels ou semi-naturels, dont la grande majorité correspond à des espaces en eau (15,5 hectares), en lien avec la présence de la Seine et de la darse du secteur des Vœux. En revanche, Orly est marqué par une prégnance d'espaces ouverts artificialisés (parcs ou jardins, jardins familiaux, jardins de l'habitat, espaces ouverts à vocation de sport,

espaces ouverts à vocation de tourisme et de loisirs et cimetière) puisqu'ils représentent 133,45 hectares, soit 19,9 % du territoire communal. L'occupation principale du sol à Orly est celle des espaces construits artificialisés qui représentent 77,3 % de la surface totale en 2017.

Entre 2012 et 2017, Orly a perdu des espaces de forêts et des espaces ouverts artificialisés. Au contraire, la commune a gagné en espaces construits artificialisés (+ 12,9 hectares entre 2012 et 2017). Ce sont notamment les carrières, décharges et chantiers qui ont gagné 13,5 hectares sur l'occupation du sol. Cela s'explique par la mise en chantier du site de maintenance et de remisage du tramway T9 au Bouvray.



Source : IAU Île-de-France

3. DES DYNAMIQUES SOCIODÉMOGRAPHIQUES RÉCENTES À CONFORTER

1/ Bilan du PLU 2007 : des analyses sociodémographiques à actualiser

⇒ **Diagnostic**

- Des réflexions et des analyses basées sur les données INSEE 1999.
- Des titres descriptifs.
- De nombreux graphiques et tableaux qui facilitent la compréhension des dynamiques.
- Une analyse fine, à l'échelle des quartiers.
- Des enjeux dégagés.

⇒ **PADD**

- Un objectif affiché de 25 000 habitants.
- Des orientations en faveur d'une ville pour tous : développement des équipements petite enfance et enfance, actions à destination des Personnes à Mobilité Réduite et des populations les plus vulnérables.

Enjeux de la révision du PLU

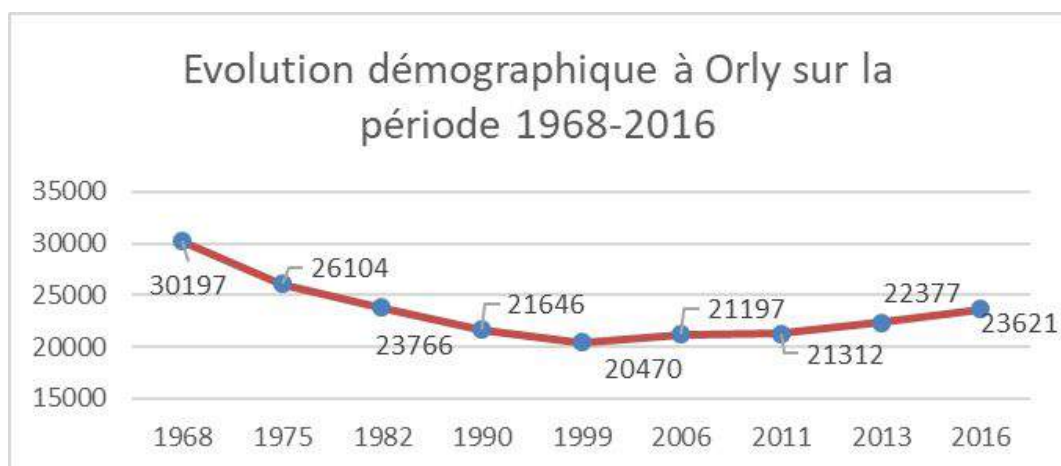
- Actualiser les données sur la base des chiffres INSEE de 2013.
- Dégager les tendances sur la période 2006-2013.
- Réinterroger les enjeux définis dans le diagnostic du PLU 2007.
- Définir des objectifs en termes de croissance de la population, en cohérence avec les documents supra-communaux.

2/ Une croissance démographique récente et modérée...

2.1 Un regain démographique depuis la fin des années 1990 et une croissance relancée sur les dernières années

Après une forte croissance de sa population dans les années 1960, grâce à la création du Grand Ensemble, Orly a connu un déclin démographique à partir de 1970, passant de 30 000 habitants en 1968 à 20 000 en 1999. Cette situation s'explique en partie par la stagnation du nombre de logements, la diminution de la taille des ménages et un solde migratoire négatif. Sur l'ensemble de la période d'étude (1968-2016), le territoire orlyzien a perdu un quart de sa population (- 25,9 % d'habitants).

Néanmoins depuis 1999, la dynamique démographique orlyzienne s'est relancée et atteint 23 621 habitants en 2016, soit une augmentation de 0,8 % par an. Le rythme est ainsi supérieur à la dynamique départementale sur cette même période (+ 0,7 %/an). Entre 2008 et 2016, la croissance se poursuit et s'accélère. La commune accueille 2 681 nouveaux habitants sur la période, soit 1,6 % par an, ce qui la distingue des évolutions à l'échelle du Val-de-Marne où le rythme d'augmentation de la population faiblit (0,6 % par an).

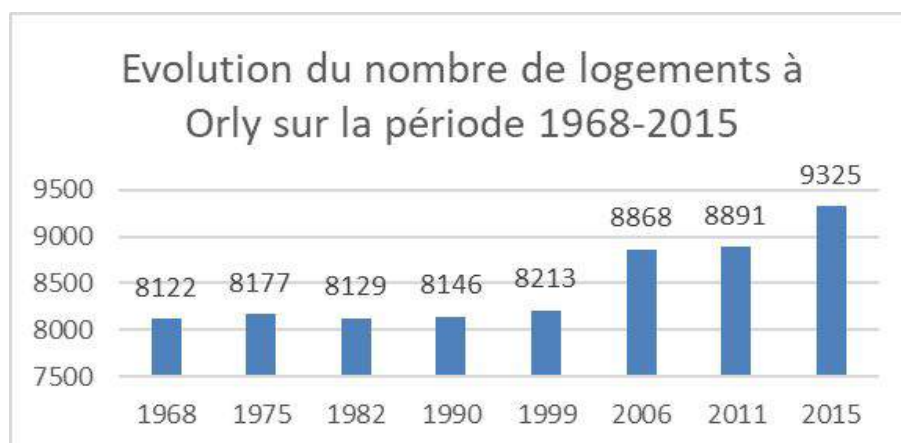


Source : INSEE

2.2 Une déconnexion entre évolutions démographique et du nombre de logements

Sur la période 1968-2015, alors que la population orlysiennne a diminué d'un quart, le parc de logements a, lui, augmenté de plus de 14 %. Dans le détail, il est cependant constaté que sur la période 1968-1999, le nombre de logements demeure stable, en réponse à la diminution du nombre d'habitants, tandis que la croissance que connaît le parc de logements à partir de 1999, traduit l'augmentation de la population que connaît la ville sur la même période. Le rythme d'évolution du nombre de logements est légèrement plus élevé que celui de la croissance de la population, traduisant plusieurs réalités :

- l'augmentation du nombre de logements permet d'accueillir de nouveaux habitants mais également de répondre aux besoins des ménages déjà présents sur le territoire (phénomène de desserrement des ménages),
- une partie des nouveaux logements viennent compenser les importantes démolitions réalisées dans le cadre des projets de rénovation urbaine.



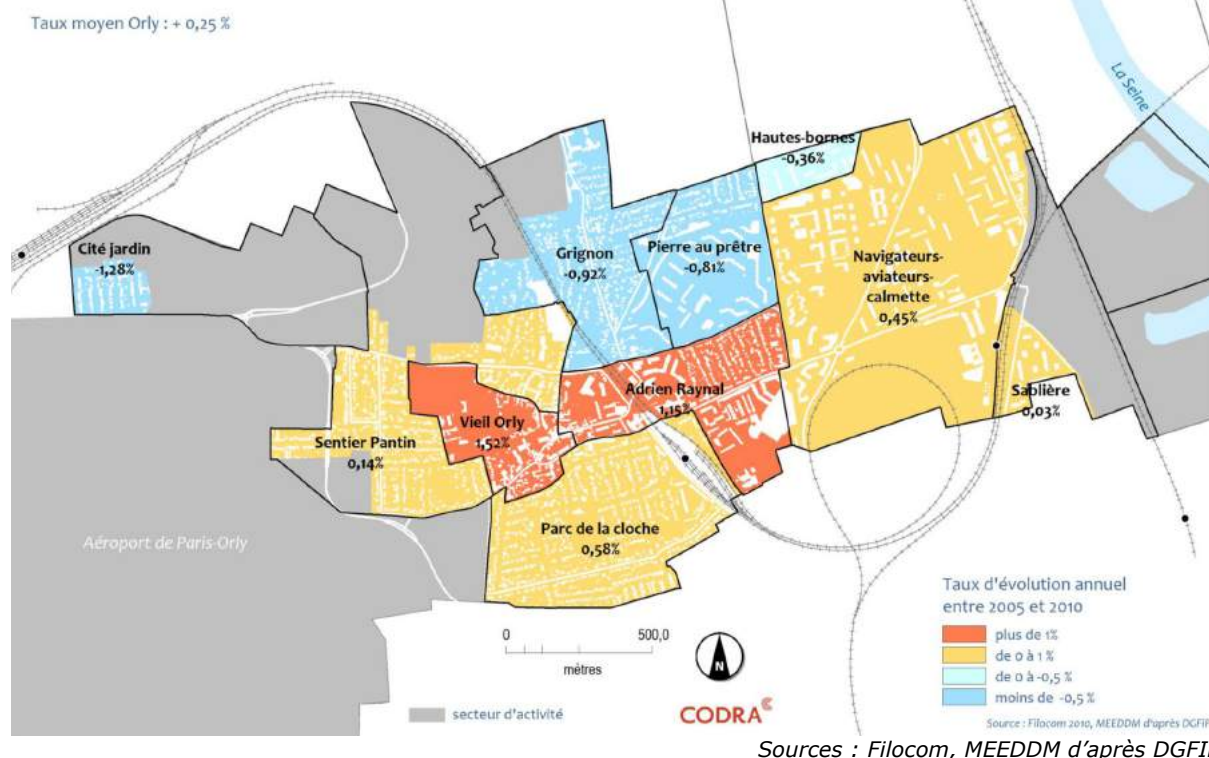
Source : INSEE

Évolution démographique entre 1999 et 2015	Évolution du nombre de logements entre 1999 et 2015
+ 12,8 %	+ 13,5 %

Le diagnostic du PLH a mis en lumière que la reprise démographique se concentrait dans les quartiers où se sont construits les nouveaux logements, notamment dans le secteur du Fer à Cheval et le long de l'avenue Adrien Raynal. Le dynamisme démographique du Vieil Orly est, en revanche, plus surprenant. Il pourrait s'expliquer par un renouvellement

générationnel (des petits ménages âgés vendent leur logement à des ménages plus jeunes et plus grands, des familles avec enfants notamment) et des opérations immobilières créatrices de logements (Clos Saint-Germain par exemple).

Évolution de la population entre 2005 et 2010



Sources : Filocom, MEEDDM d'après DGFIP

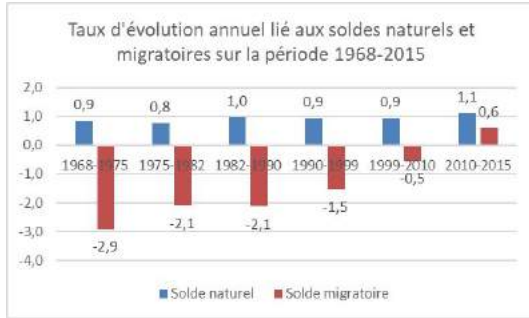
3/ ... uniquement portée par un solde naturel positif jusqu'en 2008

L'évolution de la population dépend de deux facteurs : d'une part le solde naturel, qui est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, d'autre part le solde migratoire, qui est le rapport entre le nombre d'arrivées et le nombre de départs sur un territoire donné.

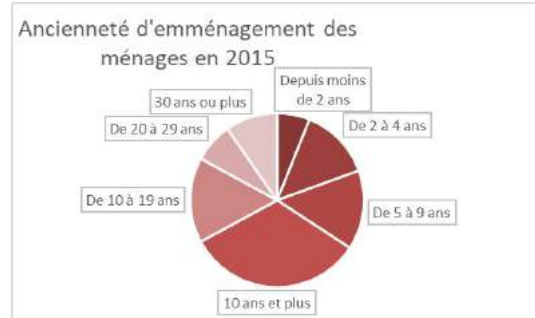
Entre 1968 et 2010, la dynamique démographique orlysiennne est uniquement portée par un solde naturel positif et constant de + 0,9 % par an en moyenne. En revanche, la période 2010-2015 est marquée par un solde migratoire positif (+ 0,6 %) pour la première fois depuis plus de 50 ans. Ce dernier a connu des variations importantes. De 1968 à 1999, le solde naturel ne permet pas de compenser le départ des ménages. À partir de 1999, la situation tend à se stabiliser. Le phénomène d'évasion des ménages orlysiens diminue (- 0,5 %/an entre 1999 et 2008), jusqu'à s'inverser.

Depuis 2010, le solde migratoire a augmenté d'un point et atteint + 0,6 % par an, conséquence des nombreuses politiques de rénovation et projets urbains qui permettent de revaloriser l'image de la commune et ce malgré les départs de population en partie due aux travaux menés dans le cadre du projet ANRU sur le Grand Ensemble et aux démolitions/relogements entraînés en conséquence.

L'inversion du solde migratoire négatif depuis 2010 se traduit notamment dans l'analyse de l'ancienneté d'emménagement des ménages dans leur résidence principale. En 2015, 29,1 % des ménages orlysiens étaient installés depuis moins de 5 ans dans leur logement (9,1 % depuis moins de 2 ans et 20 % entre 2 et 4 ans).



Source : INSEE



Source : INSEE

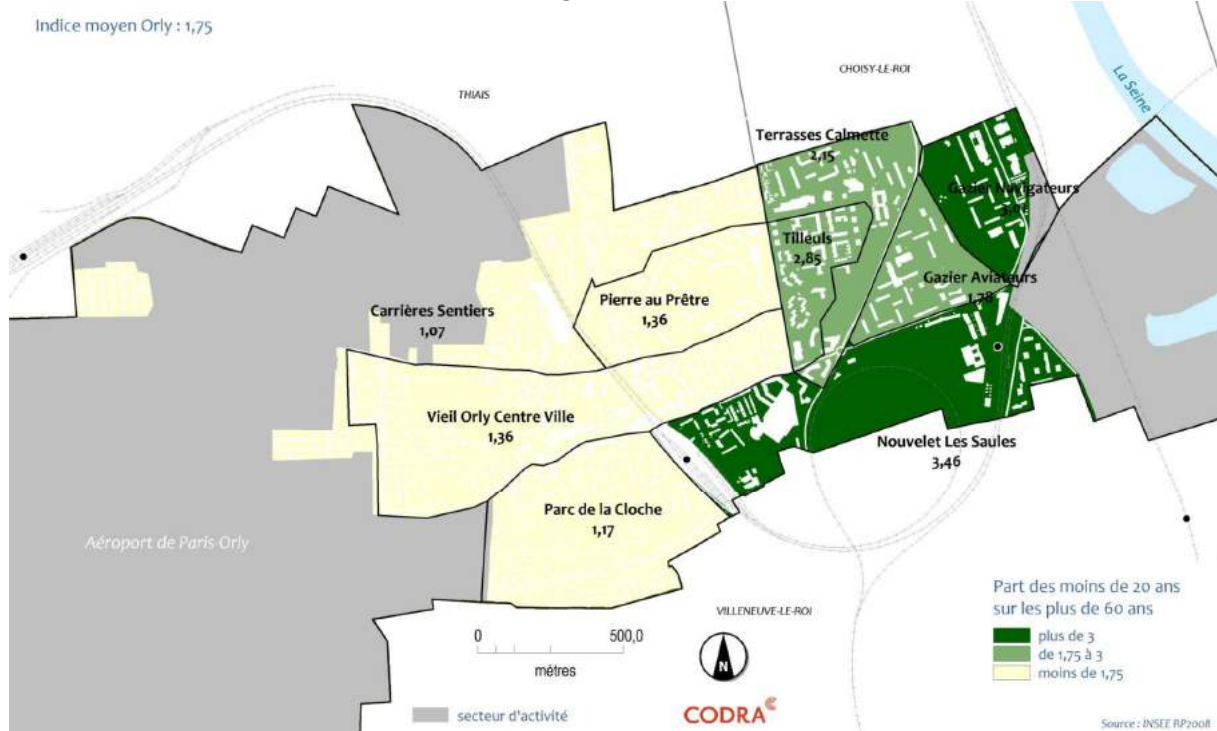
Enjeux de la révision du PLU

- Renforcer l'attractivité de la commune afin de conforter la tendance à l'inversion du solde migratoire négatif, impulsée depuis 2010.

3.1 Une population marquée par la présence de jeunes ménages avec enfants...

En 2015, Orly bénéficie d'un indice de jeunesse élevé (1,91), comparativement à ceux du Val-de-Marne (1,3) et de l'Île-de-France (1,4). Cet indicateur correspondant au rapport entre le nombre de jeunes de 0 à 19 ans et les personnes de 60 ans et plus, permet de souligner la jeunesse de la population orlysiennne. À l'échelle infra-territoriale, le diagnostic du PLH met en lumière que les quartiers les plus jeunes sont ceux où la taille des ménages est la plus élevée, avec une prédominance de familles avec enfants.

L'indice de jeunesse en 2008



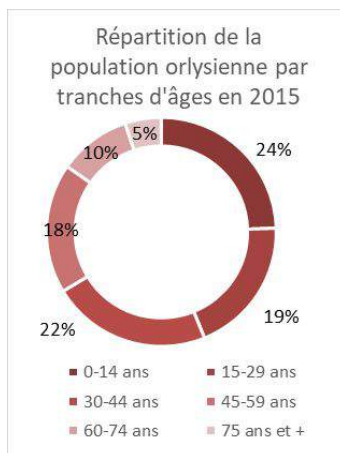
Sources : Filocom, MEEDDM d'après DGFIP

Cette situation s'explique par un double phénomène. D'une part, la présence parmi la population de la commune d'une grande proportion de jeunes ménages (41 % de 15-44 ans) avec enfants (66 % des ménages), d'autre part, des 0-14 ans très représentés et en

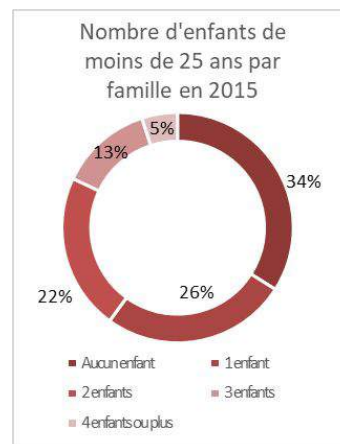
augmentation entre 2010 et 2015. Ces caractéristiques permettent, en partie, d'expliquer le solde naturel élevé observé depuis 50 ans.

3.2 ... N'empêchant pas Orly de connaître un vieillissement de ses habitants

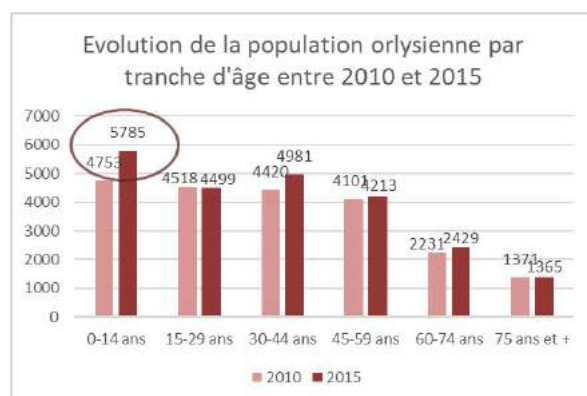
Observé entre 2010 et 2015, Orly connaît un vieillissement de sa population, s'inscrivant dans un contexte national. En effet, une diminution des 15-59 ans au profit des 60 et plus est constatée sur cette période.



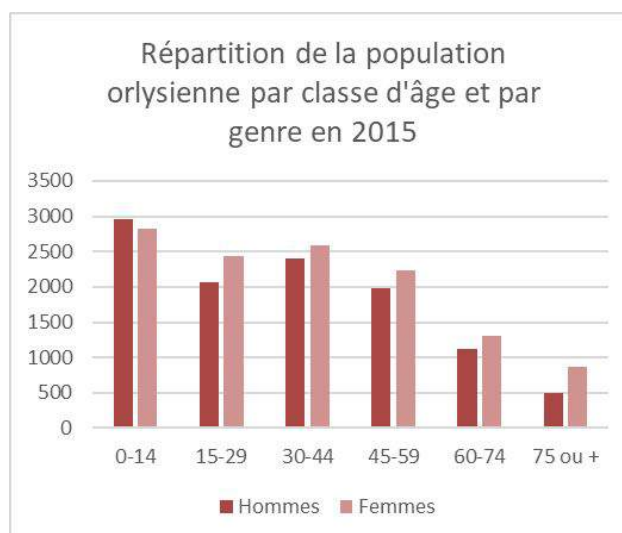
Source : INSEE



Source : INSEE



Source : INSEE



Source : INSEE

Enjeux de la révision du PLU

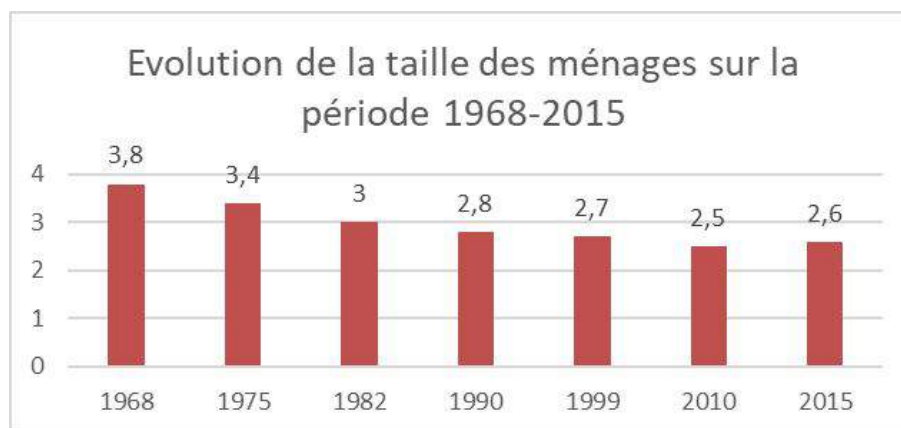
- Maintenir les jeunes sur le territoire.
- Attirer des populations d'âges intermédiaires (30-50 ans), notamment par des logements accessibles.

3.3 Une diminution de la taille des ménages depuis 1968

Entre 1968 et 2015, la taille moyenne des ménages orlysiens a diminué, passant de 3,8 à 2,6. Cette tendance s'inscrit dans un contexte national de desserrement des ménages, lié au vieillissement de la population et aux évolutions de la structure familiale (hausse des séparations, familles monoparentales, décohabitations...).

L'évolution s'est faite de manière constante depuis 50 ans, avec une tendance à la stabilisation depuis 2010, favorisée par l'arrivée de jeunes couples avec enfants suite aux opérations de renouvellement urbain.

Orly se trouve cependant moins touché par la baisse de la taille des ménages qu'au niveau départemental (2,3) et national (2,3). Cette situation s'explique par une part importante de logements de grande taille dans l'offre communale d'habitat.



Source : INSEE

Population des ménages en 2010 et 2015

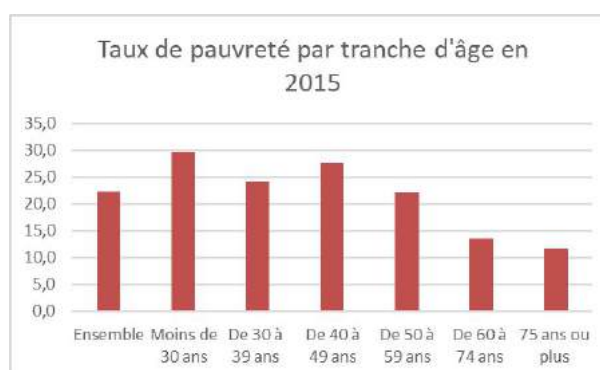
	2010		2015	
	Population	Part	Population	Part
Ménage d'une personne seule	2 686	32 %	2 608	29 %
Autres ménages sans famille	353	42 %	295	35 %
Ménages avec famille	5 322	64 %	5 903	67 %
Ménages en couple sans enfants	1 424	17 %	1 494	17 %
Ménages en couple avec enfants	2 689	32 %	3 012	34 %
Ménage avec famille monoparentale	1 208	14 %	1 398	16 %

Source : INSEE

3.4 Des ménages aux revenus modestes

La commune comporte en 2015 près de 8 384 ménages. Que ce soit au niveau du revenu disponible par unité de consommation ou de la part des foyers fiscaux imposables, les revenus orlysiens restent inférieurs à ceux observés aux échelles départementale et régionale.

42 % des ménages sont éligibles au Prêt Locatif Aidé d'Intégration, avec une majorité de ces personnes habitant dans les logements sociaux communaux

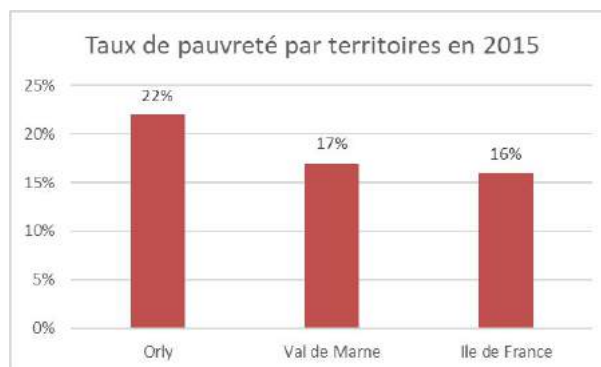


Source : INSEE

	2015
Nombre de ménages fiscaux	8 384
Nombre de personnes dans les ménages fiscaux	22 957
Médiane du revenu disponible par unité de consommation	17 535 €
Part des ménages fiscaux imposés	50,3 %



Source : INSEE



Source : INSEE

Enjeux de la révision du PLU

- Adapter l'offre de logements au desserrement des ménages.
- Diversifier la production de logements (accession et locatif privé) pour rééquilibrer l'offre et faciliter les parcours résidentiels dans la commune.

4/ Constats et enjeux

Ce qu'il faut retenir

- Une croissance démographique récente portée par le solde naturel constant et positif et depuis 2008 un solde migratoire positif.
- Des évolutions démographiques portées depuis 50 ans par un solde naturel élevé et positif...
- Une population communale marquée par une forte proportion de jeunes ménages avec enfants.
- Un double phénomène de rajeunissement et de vieillissement de la population (0-14 ans et 60 ans et plus).
- Un phénomène de desserrement des ménages observé depuis 50 ans mais qui se stabilise depuis 2008.
- Des ménages aux revenus modestes, se situant majoritairement dans le parc de logements sociaux d'Orly.

Enjeux

- Renforcer l'attractivité de la commune pour permettre de stabiliser la reprise du solde migratoire.
- Maintenir les jeunes sur le territoire.
- Attirer des populations d'âge intermédiaire (30-50 ans).
- Adapter l'offre de logements et d'équipements au desserrement des ménages.
- Diversifier la production de logements (accession et locatif privé) pour rééquilibrer l'offre et faciliter les parcours résidentiels dans la commune.

4. UNE POLITIQUE VOLONTARISTE POUR UNE REDÉFINITION DE L'OFFRE HABITAT

1/ Bilan du PLU 2007 : une analyse du parc de logements à actualiser et des outils de densification et de diversification de l'habitat à renforcer

⇒ **Diagnostic**

- Des réflexions et des analyses basées sur les données INSEE 1999.
- Des titres trop descriptifs.
- De nombreux graphiques et tableaux qui facilitent la compréhension.
- Des enjeux dégagés en termes de types de logement à produire et de meilleure répartition territoriale.

⇒ **PADD**

- Poursuivre la création de la ville, améliorer la qualité de vie au sein des quartiers et requalifier les logements.
- Proposer une offre diversifiée en logement aux habitants d'Orly comme aux potentiels nouveaux habitants.
- Proposer des projets contemporains et innovants en termes de forme urbaine et de développement durables sur les territoires en friche.
- Poursuivre et encourager les opérations de requalification engagées sur les secteurs de renouvellement : revitalisation du Vieil Orly, poursuite des projets ANRU...

⇒ **Dispositifs réglementaires : zonage et règlement**

- Des secteurs de requalification : le centre-ville (zone UA).
- Des sites de renouvellement et de potentielle densification : le Grand Ensemble (zone UB), la zone UD et certains secteurs de ZAC.
- Deux zones à urbaniser dont une à vocation d'activités actuellement en cours d'aménagement.

Enjeux de la révision du PLU

- Actualiser les données sur la base des chiffres INSEE 2013.
- Définir et afficher dans le PADD des objectifs en termes de production de logements (quantitative comme qualitative), en cohérence avec les documents supra-communaux.
- Réaliser des Orientations d'Aménagements et de Programmatons sur les secteurs mutables et/ou stratégiques.
- Mobiliser la diversité des outils règlementaires du PLU.

Zoom loi ALUR

Le rapport de présentation du PLU doit :

- contenir une analyse de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales,
- exposer les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

2/ Une évolution récente du parc de logements, dans un contexte de territoire fragmenté et contraint

En 2015, la commune totalise 9 325 logements, soit 473 de plus qu'en 2010, soulignant l'ampleur des actions liées à l'ANRU tout en masquant les 1 000 démolitions réalisées sur les dix dernières années. Le volume du parc a connu une hausse importante sur la période 1999-2015, avec la construction de 1 112 logements en 16 ans (+ 14%).

L'offre de logement orlysiennne se compose majoritairement de résidences principales (94,4 % en 2015). Le parc compte 5,1 % de logements vacants, soit 475 logements, notamment concentrés dans les quartiers ANRU.

Orly se caractérise par la présence de grandes emprises qui découpent son territoire communal et contraignent ainsi les possibilités de construction et d'évolution du tissu urbain : aéroport et son Plan d'Exposition au Bruit, zones d'activités, usine des eaux, voies ferrées...

2.1 Un parc de logement relativement récent

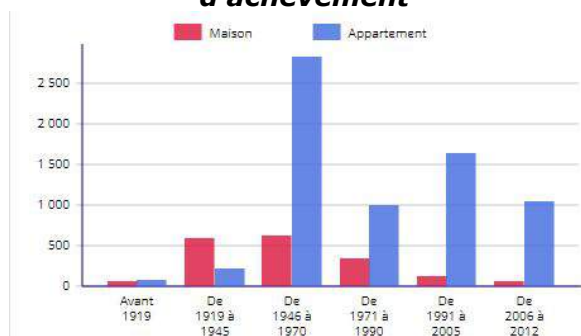
Au regard du département (18 %) et de la région (17 %), Orly dispose d'une part importante de logements récents : 25,7 % de logements construits entre 1991 et 2013, signe de la politique active de la commune en matière de renouvellement urbain.

Âge du parc de logements orlysienn

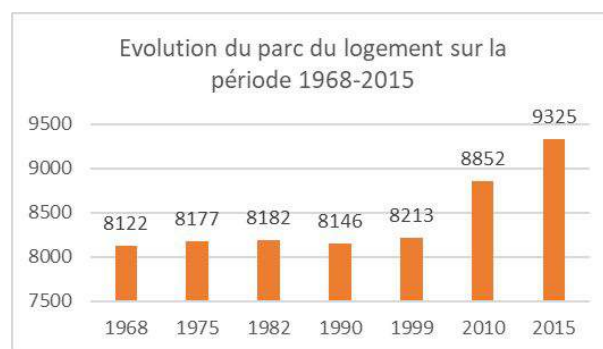
	Avant 1946	1946-1990	1991-2013
Orly	12,8 %	61,5 %	25,7 %
Val-de-Marne	21 %	61,1 %	17,9 %
Île-de-France	27,2 %	55,9 %	16,9 %

Source : INSEE

Résidences principales en 2015 selon le type de logement et la période d'achèvement



Source : INSEE



Source : INSEE

De plus, la commune présente une part réduite de logements anciens avec 12,8 % du parc construit avant 1946. L'Île-de-France et le Val-de-Marne, quant à eux, détiennent une part de logements anciens bien plus élevée, respectivement 27,2 % et 21 %. Cette situation s'explique par l'essor d'Orly lors de la constitution du Grand Ensemble. Une part importante de logements anciens dans un parc de logements conduit souvent à des problématiques fortes de rénovation énergétique et d'adaptation des logements aux besoins des ménages.

2.2 Un parc de logement en bon état

Environ 2 % du parc de logements sont caractérisés par un confort médiocre ou très médiocre (catégories 7-8 du classement cadastral). Ils représentent une part plus faible qu'à l'échelle départementale (4 %) et régionale (3 %). Ces logements se situent principalement dans le parc privé, dans les quartiers des Sentiers, du Clos Pantin et du Noyer-Grenot. Les logements sociaux sont moins touchés car généralement bien entretenus par les bailleurs sociaux.

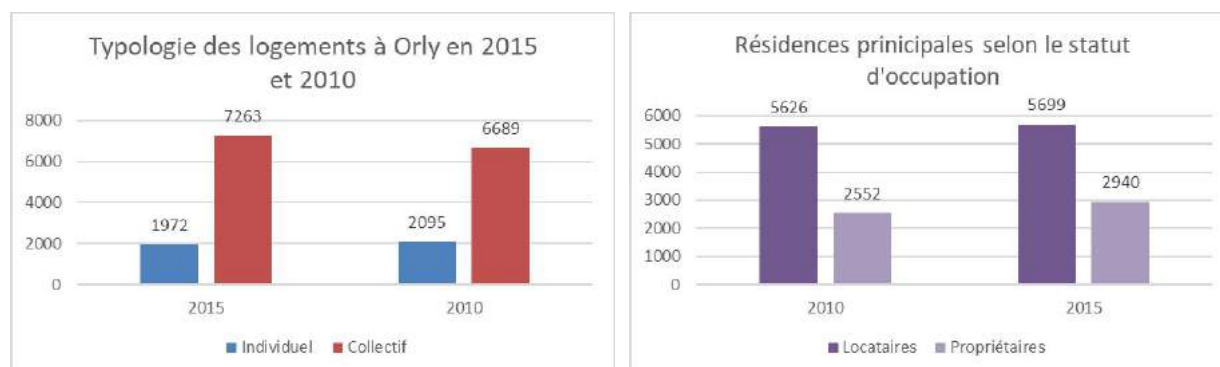
Confort des résidences principales

	2015		2010	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	8 806	100	8 360	100
Salle de bain avec baignoire ou douche	8 265	93,9	7 987	95,5
Chauffage central collectif	5 320	60,4	5 170	61,8
Chauffage central individuel	2 143	24,3	2 024	24,2
Chauffage individuel tout électrique	1 724	14,5	1 095	13,1

Source : INSEE

2.3 Une majorité de logements collectifs et de locataires

Le parc de logements de la commune est composé de plus de trois fois plus de logements collectifs que d'individuels, soit 78 % contre 21 % en 2015. Cette proportion s'accroît depuis 2010. Les statuts d'occupation des résidences principales évoluent au profit des propriétaires (34 % en 2015, contre 31 % en 2010). Les locataires restent néanmoins dominants et représentent 66 % des statuts d'occupation en 2015.



Source : INSEE

2.4 Un marché dynamique mais des disparités

Entre 2007 et 2011, l'évolution des prix au m² des maisons anciennes à Orly (+ 10 %) est plus élevée que l'évolution départementale (+ 7 %). Par rapport aux communes voisines, Orly affiche une évolution du prix moyen au m² nettement supérieure.

Prix au m² des maisons anciennes

	2007	2008	2009	2010	2011	Évolution 2007-2011
ORLY	2982	3185	2445	2518	3288	10%
CHOISY-LE-ROI	3351	3413	2728	3116	3416	2%
RUNGIS	3251	3763	3406	3572	3362	3%
THIAIS	3366	3225	3254	3493	3600	7%
VILLENEUVE-LE-ROI	3018	3014	2875	2650	2624	-13%
VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	2657	2258	2453	2576	2653	0%
Val-de-Marne	3 600	3 704	3 370	3 568	3 838	7%

Sources : CD Bien 2011, Porter à connaissance de l'État

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

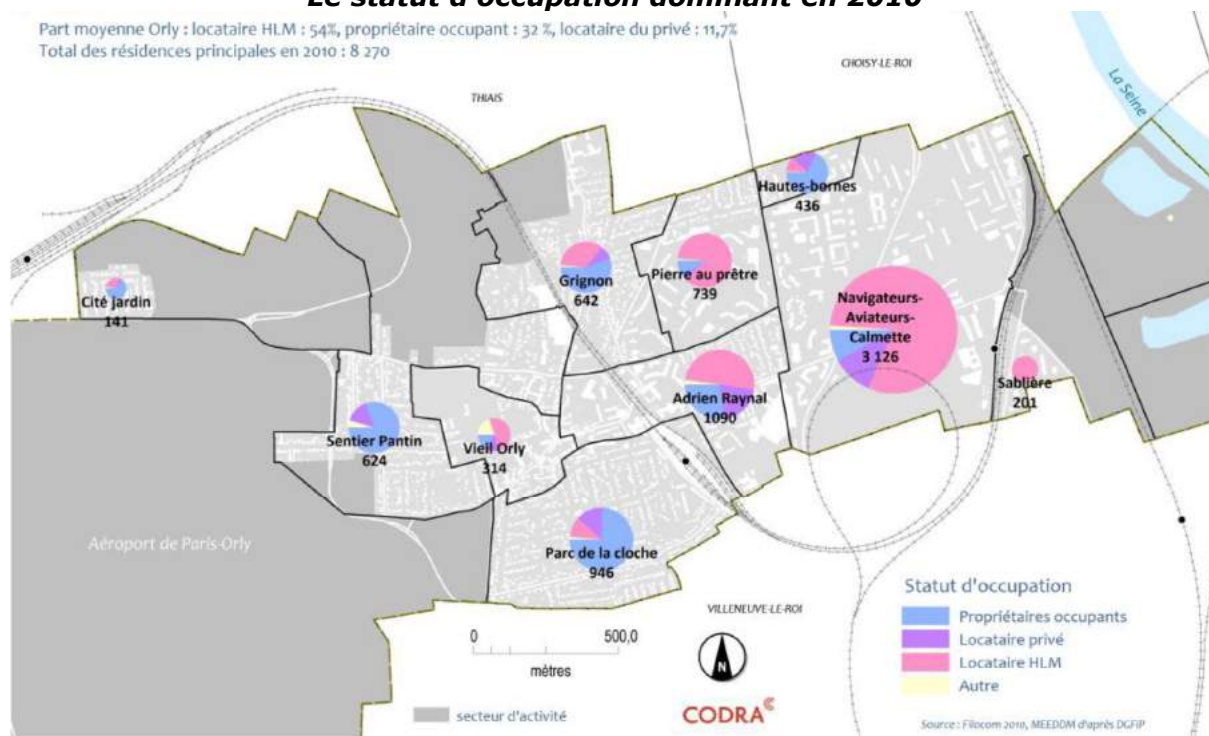
Pour les appartements anciens, entre 2007 et 2011, l'évolution du prix au m² à Orly est moins importante que celle du département et des communes du secteur de comparaison. C'est l'une des villes les moins chères.

Prix au m² des appartements anciens

	2007	2008	2009	2010	2011	Évolution 2007-2011
ORLY	2413	2500	2433	2620	2482	3%
CHOISY-LE-ROI	2897	2961	2769	2968	3077	6%
RUNGIS	3327	3187	3357	3142	3484	5%
THAIS	2960	3022	3766	3009	3113	5%
VILLENEUVE-LE-ROI	2699	2770	2704	2854	3063	13%
VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	2163	2321	2034	2402	2630	22%
Val-de-Marne	3 331	3 444	3 168	3 419	3 696	11%

Sources : CD Bien 2011, Porter à connaissance de l'État

Le statut d'occupation dominant en 2010



Sources : Filocom, MEEDDM d'après DGFIP

2.5 Un parc HLM qui diminue mais qui reste majoritaire

Orly dispose d'un grand parc de logements sociaux, principalement situés dans les quartiers Est. Entre 2010 et 2015, le nombre de logements sociaux diminue et passe de 4 712 à 4 465 (baisse en partie liée aux démolitions), mais représentent encore plus de la moitié du parc de logements de la commune (50,7 %).

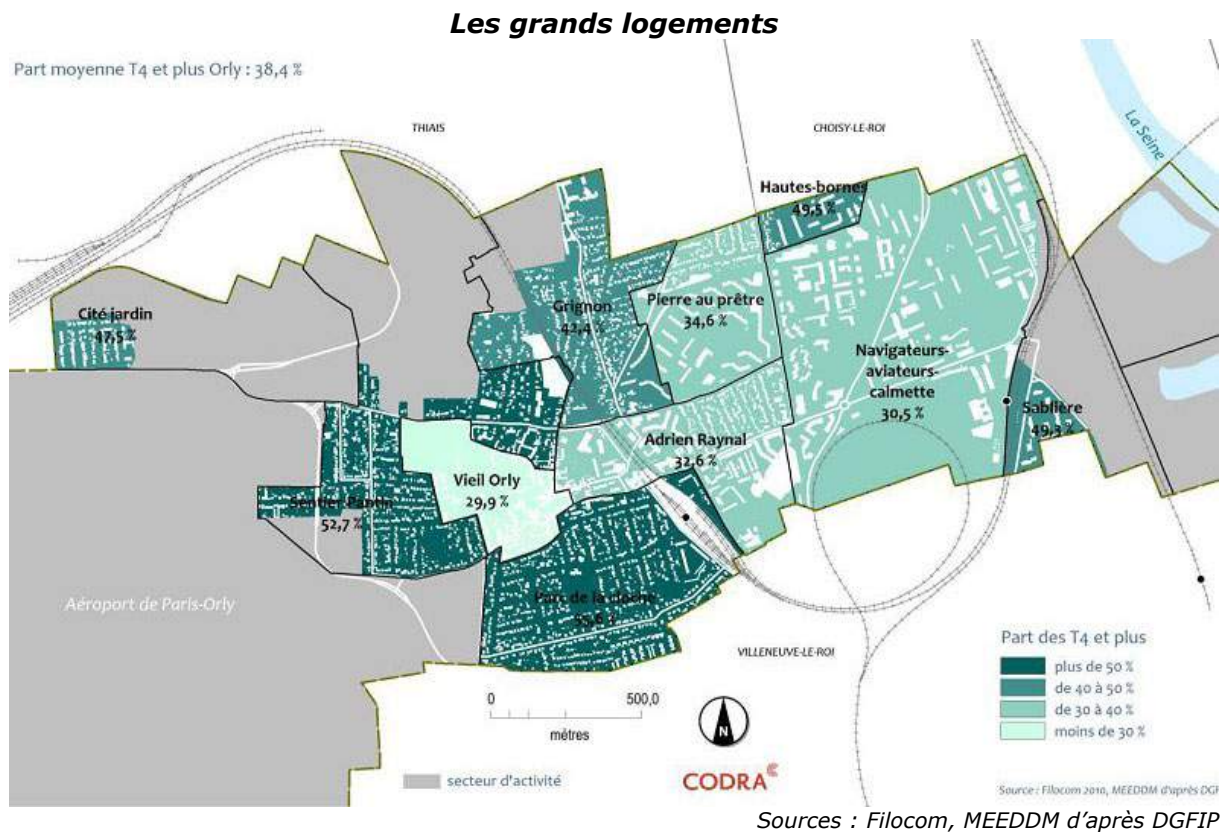
79 % des locataires orlysiens habitaient dans un logement social en 2015, tandis que 32,8 % étaient des propriétaires occupants et 13,7 % des locataires du parc privé, ce qui révèle l'importance et le poids de cette typologie d'habitat au sein de la commune.

Enjeux de la révision du PLU

- Poursuivre et achever les aspirations de rénovation dans le Grand Ensemble.
- Accompagner et favoriser les opérations dans le parc privé.

2.6 Une surreprésentation des T3 et peu de petits logements dans les typologies de logement

Au sein du parc de logements, les 3 pièces représentent plus du tiers des typologies (35 %) et se situent essentiellement dans les quartiers d'habitats sociaux : les T3 représentent par exemple plus de la moitié des logements dans le quartier de la Pierre au Prêtre (54 %).



Sources : Filocom, MEEDDM d'après DGFIP



Source : INSEE

Les grands logements, quant à eux, sont essentiellement localisés dans les quartiers pavillonnaires (41 % de T4 ou plus).

Les petits logements sont peu représentés : 4 % de T1 et 19 % de T2. Cette situation engendre des difficultés à se loger pour les petits ménages, les personnes âgées, les jeunes actifs ou encore les ménages aux faibles revenus.

Enjeux de la révision du PLU

- Adapter les typologies de logements au profil sociodémographique et aux évolutions en cours.
- Favoriser l'accès au logement pour les petits ménages, les jeunes actifs et étudiants, en diversifiant les typologies de logements, notamment les T2, en accord avec l'action 6 du PLH.

5. UNE MORPHOLOGIE EN QUARTIER MARQUÉE PAR L'HISTOIRE ET LES PROJETS D'ENVERGURE

1/ Bilan du PLU 2007 : une analyse des différentes formes urbaines

⇒ **Diagnostic**

- Le rapport de présentation comporte des fiches synthétiques qui décrivent les différentes formes urbaines de la commune :
 - le tissu ancien,
 - le tissu pavillonnaire,
 - le tissu pavillonnaire dense,
 - l'habitat collectif des années 60,
 - l'habitat collectif récent,
- Une identification des grandes entités du territoire :
 - 21 quartiers délimités : l'aéroport, la cité-jardin, le SÉNIA, le Vieil Orly, le Parc de la Cloche, le Clos Marcel Paul, le Nouvelet, le Quartier de l'Hôtel de ville, Grignon, la Pierre au Prêtre, le Bas Clos, le Fer à Cheval, le Grand Godet, les Saules, les Tilleuls, Calmette, les Aviateurs, les Navigateurs, la Sablière, le Trou d'Enfer, les Vœux, les Bords de Seine,
 - des quartiers souvent caractérisés par la typologie du bâti.

⇒ **Un PADD en faveur de la préservation des formes bâties**

- Dans les orientations générales d'aménagement :
 - conforter les quartiers à dominante d'habitat collectif,
 - revitaliser le centre ancien,
 - garantir une architecture de qualité pour les constructions nouvelles ou réhabilitées en tenant compte de l'identité de chaque quartier,
 - pérenniser et préserver les formes d'habitat des zones pavillonnaires.

⇒ **Dispositifs réglementaires : zonage et règlement**

- Un dispositif réglementaire qui souligne les caractéristiques des formes urbaines :
 - UA : la partie historique et récente du centre-ville,
 - UB : la zone de réhabilitation du Grand Ensemble,
 - UC : les zones d'habitat collectif,
 - UE : les zones pavillonnaires,
 - UF : les zones d'activités.

2/ Une morphologie urbaine caractérisée par des formes urbaines et des ruptures marquées

Six entités morphologiques composent Orly, caractérisées par un parcellaire, un bâti, un espace public et un environnement (desserte, niveau d'équipements et de commerces, espaces verts...) spécifiques :

- le Centre ancien (le Vieil Orly),
- les secteurs résidentiels à dominante d'habitat individuel,
- les secteurs résidentiels à dominante d'habitat collectif bas,
- les secteurs résidentiels à dominante d'habitat collectif haut,
- les secteurs d'activités,
- les secteurs en friche.

2.1 Le Vieil Orly

⇒ Secteurs



Le Vieil Orly correspond au centre historique de la commune, caractérisé par une mixité des fonctions, une relative densité et une qualité du patrimoine bâti. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et l'avenue de l'Aérodrome.

⇒ Trame parcellaire



Source : Géoportail

Les parcelles du centre historique sont caractérisées par leur hétérogénéité, tant dans leur forme que dans leur taille. De grandes parcelles accueillant des opérations récentes d'habitat collectif (avenue de l'Aérodrome par exemple) jouxtent des parcelles en lanières, étroites, occupées par des maisons de bourg (rue du Maréchal Joffre notamment).

⇒ Bâti

Le centre ancien abrite une diversité de typologies bâties :

- habitat individuel continu ancien : il s'agit de constructions de type maison de bourg, d'un ou deux étages, implantée à l'alignement de la rue et accolée aux limites séparatives, formant un front urbain continu notamment le long des rues de la Croix, du Commerce, Maréchal Foch, Louis Bonin et Basset. Certains immeubles accueillent des locaux commerciaux à rez-de-chaussée. Certaines bribes du passé agricole ont demeuré (ferme Marais, cour intérieure rue Louis Bonin),
- pavillons du XIX^{ème} siècle : ils sont situés en retrait des limites séparatives et à l'architecture relativement homogène. Certains pavillons sont d'anciennes maisons de maître avec une architecture plus ouvragée (modénatures, bandeaux, corniches, faux Mansart...),
- immeubles collectifs anciens. Peu nombreux, ils présentent un parement en briques avec quelques éléments de modénatures intéressants (bandeaux, trumeaux). À l'alignement sur la voie publique et construits sur les limites latérales, ils possèdent

des arrières cours avec remises à charbon en fond de parcelle. Leur hauteur est modérée de 3-4 étages,

- habitat collectif récent : il s'agit de petits immeubles collectifs souvent implantés en retrait de la voirie, de deux ou trois étages datant des années 1950. Quelques opérations des années 1980 marquent le tissu par leur alignement et leur architecture plus brutaliste (îlot du Marché). Des opérations récentes ont permis de requalifier le secteur par un gabarit et une architecture intégrée : respect des alignements, deux à trois étages, toitures à pentes avec couvertures en tuiles.

Le centre ancien regroupe des éléments de patrimoine remarquable, notamment l'église Saint-Germain, l'ancienne mairie, l'ancienne poste, la fresque du gymnase Youri Gagarine ou de nombreuses maisons et immeubles de caractère. Le parc Georges Méliès accueille autour de son château (actuellement l'école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive) de nombreux équipements installés dans les anciens communs (L'Orangerie, Centre municipal de santé...) auxquels se sont ajoutés des bâtiments plus contemporains mais intégrés dans leur gabarit (pôle numérique, maison Georges Méliès...).

La hauteur des bâtiments varie du R+1 au R+3 majoritairement.

Ancienne mairie, ancienne poste et maison de bourg



Photos : Citadia Conseil

⇒ Voirie et espaces publics

Berceau de l'urbanisation de la commune dès le Moyen Âge, le Vieil Orly se caractérise par un réseau de voiries étroites souvent peu rectilignes organisé autour de l'église Saint-Germain-d'Orly. Il est structuré par la rue du Commerce qui constitue l'axe majeur puisqu'elle relie l'église Saint-Germain à la mairie, en passant par la place du Marché.

Exemple d'un espace de respiration et la place du marché



Photos : Citadia Conseil

L'espace public se compose essentiellement des voiries et des deux places majeures du centre : celles de l'Église et du Marché. Des espaces plus intimistes viennent également

ponctuer l'organisation urbaine du secteur et permettent d'offrir des espaces de respiration dans le quartier.

⇒ **Environnement urbain**

Le centre historique est accessible en transports en commun via le RER C et deux lignes de bus (183 et 3).

Le Centre ancien concentre un grand nombre d'équipements : plusieurs écoles (Centre et Jean Moulin), le collège Dorval, les principaux services administratifs (mairie et poste centrale), certains équipements culturels (école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive, L'Orangerie), sportifs (complexe sportif Jean-Pierre Beltoise, gymnases Youri Gagarine et Dorval), sociaux (résidence pour personnes âgées Georges Méliès...).

**École municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive
et complexe sportif Jean-Pierre Beltoise**



Photos : Ville

De nombreux commerces sont présents au sein du quartier, notamment en rez-de-chaussée des habitations. La grande majorité des commerces se situe dans les rues du Commerce et Louis Bonin et avenue de l'Aérodrome. L'offre est variée mais peu étoffée et en déclin. Elle subit la concurrence des autres pôles communaux, notamment celui du Fer à Cheval, et plus globalement, des pôles supra-communaux. La présence de commerces vacants est notable.

2.2 Les secteurs résidentiels à dominante d'habitat individuel

⇒ **Secteurs**



Les secteurs d'habitat individuel correspondent à la seconde vague d'urbanisation que la commune a connue à la fin du XIX^{ème} siècle et durant l'entre-deux-guerres. Ils regroupent notamment les quartiers du Parc de la Cloche, Grignon, du Bas Clos, des Sentiers et du Clos Pantin à l'Ouest.

⇒ **Trame parcellaire**



Source : Géoportail

Les parcelles des espaces pavillonnaires sont de taille moyenne et en lanière.

Le parcellaire pavillonnaire présente cependant une certaine hétérogénéité qui tient à la géographie, à l'ancienneté et au réseau viaire :

- dans le quartier du Noyer-Grenot, la taille et l'implantation des maisons et des parcelles sont très diverses. Le réseau de voirie suit la pente du terrain et n'est pas régulier. Les maisons sont implantées légèrement en retrait de l'alignement, en milieu ou en fond de parcelle. Quelques divisions en drapeaux ont entraîné une densification des fonds de parcelles,
- dans le quartier des Sentiers, la viabilisation ayant été achevée dans les années 1990, le parcellaire est assez irrégulier et la densité relativement peu élevée (du fait jusqu'à 2012 de la présence du secteur en zone B du PEB qui avait rendu les terrains non bâtis inconstructibles). Depuis 2012, le quartier connaît de nombreuses divisions foncières avec l'émergence de petites parcelles,
- dans le Parc de la Cloche, le tracé des voies est rectiligne et reprend les anciennes allées du parc du château. Les parcelles présentent des tailles et des formes assez semblables, héritages du lotissement Bicoques et Jardins, vaste opération lancée à la fin du XIX^{ème} siècle et dont il reste peu de bribes au niveau du bâti. Les maisons sont implantées en retrait de l'alignement et souvent des limites séparatives ou sur une seule mitoyenneté,
- le secteur du Bas Clos présente un caractère plus dense qui s'explique par le tracé rectiligne et parallèle des rues, des parcelles relativement petites et des maisons parfois accolées.

Exemples de trames pavillonnaires



Source : Cadastre

⇒ **Bâti**

L'essentiel du bâti des secteurs correspond à de l'habitat individuel bien que quelques opérations de collectifs aient été réalisées ponctuellement (avenue Guy Môquet ou Clos Marcel Paul par exemple).

Des maisons individuelles aux formes variées



Photos : Ville

Majoritairement construit à la fin du XIX^{ème} siècle et durant l'entre-deux-guerres, le tissu pavillonnaire présente cependant une certaine hétérogénéité, par la présence de pavillons des années 1930 (briques et meulières, modénatures, toits à pentes avec tuiles et zinc...), 1950 (utilisation du béton, toits en ardoises, enduits, lucarnes en trapèzes ou imitation campagnarde), 1970-80 et récents, aux architectures variées. Les constructions sont implantées en retrait de la voirie et en partie des limites séparatives et les hauteurs varient du R+1 au R+3.

Quelques éléments de patrimoine bâti remarquable se distinguent : Maison de l'enfance, L'Orangerie, la Fondation d'Auteuil...

⇒ Voirie et espaces publics

Le réseau viaire des secteurs pavillonnaires se compose de quelques axes structurants (avenue de la Victoire ou avenue Adrien Raynal), complété par un réseau de voiries de desserte interne, peu larges. L'espace public correspond quasi exclusivement à la voirie et ses trottoirs, occupée en grande partie par du stationnement, autorisé ou illicite. Certains secteurs profitent de la proximité d'espaces publics majeurs, c'est notamment le cas du Bas Clos avec la place Gaston Viens.

⇒ Environnement urbain

Accessibilité : la desserte en transports en commun est variable selon les secteurs. De par leur proximité au cœur de ville (Centre ancien et Fer à Cheval), les quartiers du Noyer-Grenot et du Bas Clos bénéficient du réseau de bus et du RER C. En revanche, la partie ouest du Parc de la Cloche, le Clos Marcel Paul, le Clos Pantin et les Sentiers ne disposent pas d'une offre à proximité.

Équipements : l'offre d'équipements étant bien répartie sur le territoire, les secteurs d'habitat individuel profitent de la proximité de la piscine municipale, du collège Dorval, de la Fondation d'Auteuil ou encore de l'école Georges Beaudelaire. Les équipements présents dans les quartiers pavillonnaires visent à répondre aux besoins quotidiens des habitants, notamment scolaires et sportifs.

Commerce : à dominante résidentielle, les secteurs pavillonnaires n'abritent quasiment pas de commerces mais certains quartiers bénéficient de la proximité des pôles commerciaux communaux, comme le Bas Clos avec le Fer à Cheval et le centre-ville, et le Parc de la Cloche avec la gare d'Orly-Ville et le Centre ancien.

Espaces verts : les secteurs d'habitat individuel sont marqués par une forte prégnance végétale principalement liée aux jardins privatifs en front de parcelle et en cœurs d'îlots, marqueurs de leur identité. Ces quartiers profitent également de la présence de parcs (parc de la Cloche, parc Georges Méliès notamment).

Quartier du Bas Clos

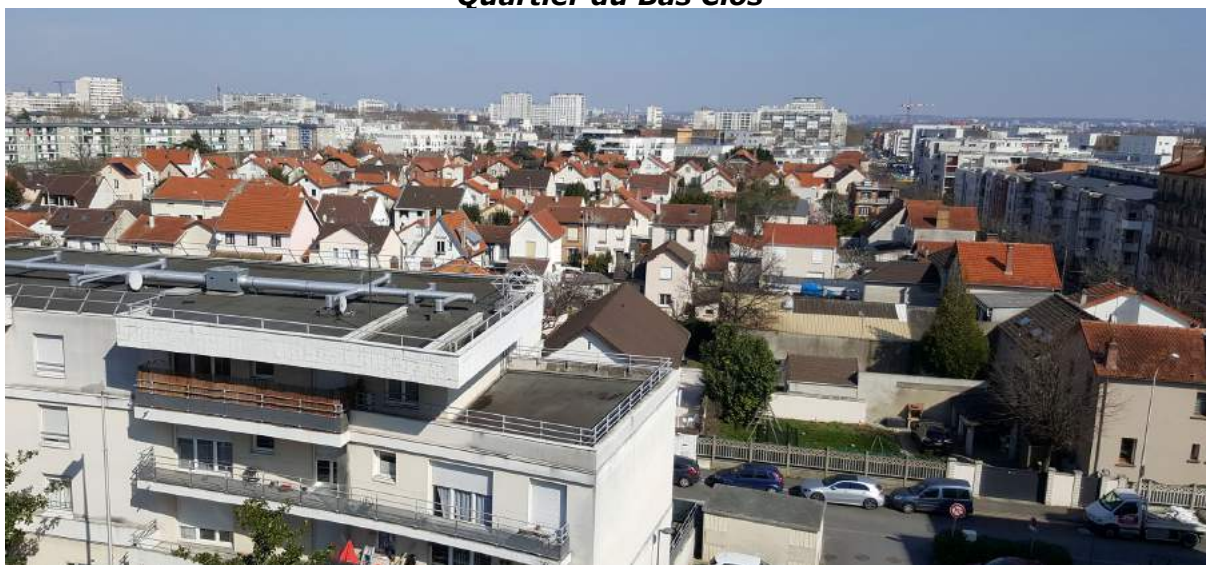


Photo : Ville

2.3 Les secteurs résidentiels à dominante d'habitat collectif bas et haut

⇒ Secteurs



Les secteurs d'habitat collectif bas et haut se situent au centre de la commune et correspondent majoritairement aux quartiers Est, mais également aux quartiers du Nouvelet, de l'Hôtel de Ville, de la Sablière et des Saules.

⇒ **Trame parcellaire**



Source : Géoportail

Les résidences sont généralement implantées sur des emprises parcellaires importantes, au cœur de grands îlots protéiformes. Les opérations ANRU dans l'ancien Grand Ensemble ont permis le redécoupage de la trame parcellaire sur certains secteurs.

⇒ **Bâti**

Implantées en retrait des limites séparatives, les constructions du Grand Ensemble ont été édifiées dans les 1960 et disposent d'un style architectural moderne. Les résidences s'organisent en sous-ensembles qui prennent la forme de tours et de barres, d'hauteurs variables (de R+4 à R+15). Les opérations de renouvellement urbain ont profondément changé le tissu urbain des quartiers Est. Des opérations de démolition-reconstruction ont permis l'édification de nouvelles formes urbaines plus variées et novatrices (maisons en bande, collectifs bas groupés), avec un retour des constructions à l'alignement ou en léger retrait pour recréer un lien à la rue.

La morphologie urbaine des autres quartiers est, quant à elle, plus contemporaine avec des ensembles de bâtiments aux architectures hétérogènes, aux hauteurs moyennes (R+3-R+5) et souvent implantées en limite de voirie.

Exemples de formes architecturales dans le Grand Ensemble



Photos : Ville

⇒ **Voirie et espaces publics**

Ces ensembles sont bien desservis car situés le long de voies structurantes (avenues Adrien Raynal, Martyrs de Châteaubriant ou encore Marcel Cachin). Les espaces résidentiels sont ensuite desservis suivant une trame secondaire dont le maillage a été au cœur des opérations de renouvellement urbain. Le redécoupage des îlots de certains secteurs du Grand Ensemble a permis la création de nouvelles voiries secondaires. La quasi-totalité des voiries de la Pierre au Prêtre, de Calmette, des Saules et des Aviateurs a été requalifiée dans le cadre des zones d'aménagement concerté.

Ces secteurs disposent de nombreux espaces communs matérialisés par des espaces de loisirs (zones de jeux) et de détente (parcs). Une grande partie des espaces communs du Grand Ensemble a bénéficié de résidentialisations et rénovations, permettant une meilleure appropriation par les habitants. De grands espaces de stationnement sont également présents dans certains secteurs (Sablière ou la Pierre au Prêtre).

⇒ **Environnement urbain**

Accessibilité : étant placés au cœur des grands axes routiers de la commune, les secteurs d'habitat collectif sont bien desservis par le réseau de transports en communs (bus 3 et 183 et les deux stations du RER C). Cette offre sera bientôt complétée par l'arrivée du tramway T9 qui aura comme terminus provisoire la place Gaston Viens.

Équipements : les secteurs d'habitat collectif bénéficient d'une offre d'équipements importante avec le centre culturel, le collège Robert Desnos, des groupes scolaires équipés de gymnase et des terrains de sports (centre équestre et plaine de jeux) et un ensemble d'équipements sanitaires et sociaux (centre de santé, IME, CMPP, centre social Andrée Chédid...) notamment.

Commerces : de par leur positionnement central, les secteurs d'habitat collectif disposent d'une offre commerciale importante et variée. Une majorité des pôles commerciaux orlysiens se situent au cœur de ces quartiers (Les Terrasses ou la Pierre au Prêtre). La centralité commerciale du Fer à Cheval représente la polarité majeure, avec de nombreux commerces de proximité et le centre commercial Orlydis.

Espaces verts : les nombreux espaces libres en pieds d'immeubles dans ces secteurs d'habitat collectif permettent l'aménagement d'espaces verts publics. La rénovation urbaine de ces dernières années a permis de requalifier les espaces verts de ces quartiers et leur donner un statut public (squares Alfred de Musset, Maryse Bastié, Hélène Boucher...). La transformation de la coulée verte en parc Jean Mermoz représente un effort important pour la structuration de ces quartiers et vient compléter l'offre existante en grands parcs publics (Oiseau et Saules).

Équipements publics et square de proximité dans le Grand Ensemble



Photos : Ville

2.4 Les secteurs d'activités

⇒ Secteurs



Il s'agit de l'ensemble des secteurs dédiés aux activités économiques (activités industrielle, hangars, bureaux...) : zones d'activités, SÉNIA, emprise de l'aéroport d'Orly et usine des eaux de Paris. Ces espaces se situent aux extrémités ouest et est de la commune. Des secteurs d'activités sont également insérés dans le tissu urbain (Victoire, Nouvelet).

⇒ Trame parcellaire



Le parcellaire des secteurs d'activités est protéiforme et de grande taille.

Source : Géoportail

⇒ Bâti

Généralement implantés en milieu de parcelle, les bâtiments d'activités sont vieillissants et ne bénéficient pas toujours d'un traitement architectural de qualité. Ils prennent souvent la forme de hangars ou d'entrepôt en tôle. Au sein du SÉNIA, ces constructions à vocation économique côtoient les espaces résidentiels, provoquant des ruptures urbaines nettes. Par ailleurs, l'ensemble des bâtiments d'activités ne sont pas occupés dans la zone. Des friches se sont constituées dans le SÉNIA, en faisant aujourd'hui un secteur à redynamiser et à reconquérir.

Des bâtis et des espaces publics peu qualitatifs dans le SÉNIA et Chemin des Carrières



Photos : Ville

L'usine des eaux, la zone d'activités de la Victoire et le terminal Orly 4



Photos : Ville

⇒ Voirie et espaces publics

Les secteurs d'activités bénéficient d'une excellente desserte routière grâce à leur raccordement à des axes majeurs (A86, RD 153 ou RD 136). La desserte interne est organisée via une trame viaire dense et large, adaptée à la circulation régulière de poids lourds, mais aussi aux vitesses importantes ce qui en fait des espaces publics dangereux. L'espace public est, en revanche, peu pensé pour les modes doux. Des aménagements sécurisés et attractifs sont à développer (comme l'avenue de l'Union requalifiée dans le cadre de l'opération Cœur d'Orly avec l'arrivée de la ligne de tramway T7).

Des voies larges et infranchissables pour les piétons et des stationnements illicites le long des voies



Photos : Citadia Conseil

Les secteurs d'activités souffrent de la forte présence de stationnement illicite, rendant difficile les déplacements piétons et pouvant contribuer à une certaine déqualification des espaces publics.

⇒ Environnement urbain

Accessibilité : les secteurs d'activités disposent d'une desserte moyenne, voire correcte, en transports en commun par les bus (183, 396, 3), le RER C, Orlyval et le tramway T7, compte tenu de leur emprises. Cette accessibilité sera renforcée à moyen terme par l'arrivée du tramway T9, puis son prolongement souhaité vers l'aéroport, et la mise en place du réseau du Grand Paris Express (lignes 14 et 18). Le secteur du SÉNIA profitera également du prolongement de la ligne de bus 393 depuis Thiais-Résistance jusqu'à l'aéroport (TCSP SÉNIA).

Équipements : situés aux extrémités de la ville et caractérisés par leur monofonctionnalité, les zones d'activités ne comptent quasiment pas d'équipements, hormis les équipements propres au fonctionnement de l'aéroport.

Commerces : l'aéroport et le SÉNIA disposent de leurs propres espaces commerciaux dédiés aux usagers. La zone d'activités des Cosmonautes se positionne, quant à elle, à proximité du pôle commercial Saint-Exupéry.

Espaces verts : dans les zones d'activités, le traitement des franges, des espaces publics et les aménagements paysagers internes sont peu qualitatifs. Ces espaces souffrent de l'absence d'aménagements verts notables et entretenus.

3/ Des ruptures urbaines qui divisent la commune

3.1 Les ruptures naturelles

La Seine constitue à la fois un atout majeur pour la commune et une rupture entre Orly et les communes situées sur la rive droite du fleuve, Villeneuve-Saint-Georges notamment. Il n'y a actuellement aucun pont sur le territoire communal permettant de traverser ce fleuve. Le franchissement, utilisable en mode actif ou avec un véhicule motorisé, se situe aux ponts de Villeneuve ou de Choisy.

3.2 Les ruptures liées aux grandes infrastructures

Les infrastructures de transport sont, par nature, des éléments de liaison qui permettent de relier rapidement différents secteurs d'un territoire. Néanmoins, selon leurs niveaux d'aménagement et leur fonction, elles peuvent parfois constituer des éléments de rupture.

Orly compte deux voies ferrées constituant des ruptures urbaines importantes. La ligne du RER C est la principale coupure et divise la commune en trois. Ces ruptures sont renforcées par le manque de point de passage (uniquement trois tunnels étroits) et les aménagements ferroviaires imposants et surélevés. L'isolement des bords de la Seine et de la Sablière s'explique, en partie, par la présence de ces grandes infrastructures de transports qui forment un entre-deux ferroviaire.

Un réseau ferré de fret passe également au sud d'Orly et renforce les ruptures au niveau des quartiers du Fer à Cheval et des Saules. Cette infrastructure en cercle a néanmoins permis la création du parc de loisirs du Grand Godet en son centre.

Le tunnel voie des Saules et avenue Marcel Cachin



Photos : Citadia Conseil

Certains axes routiers, de par leur largeur et leur aménagement, constituent aussi des ruptures dans la continuité du tissu urbain orlysisien :

- l'avenue Marcel Cachin, voie large et très fréquentée, traverse la ville du Nord au Sud pour rejoindre Choisy-le-Roi et Villeneuve-le-Roi,
- l'avenue des Martyrs de Châteaubriant présente également une coupure Nord-Sud du territoire,
- l'avenue de la Victoire, quant à elle, constitue une rupture Est-Ouest dans le quartier du Vieil Orly,
- la rue du Bas Marin constitue quasiment, malgré la vitesse limitée à 50, une autoroute urbaine,
- la route Charles Tillon forme une ceinture urbaine marquant la coupure entre la ville et l'aéroport.

3.3 Les ruptures morphologiques

La diversité des formes urbaines présentes sur la commune conduit parfois à des ruptures nettes entre :

- le tissu d'habitat collectif et son tissu environnant. C'est notamment le cas entre l'îlot pavillonnaire enclavé du Bas Clos et les quartiers collectifs alentours (Pierre au Prêtre, Nouvelet),
- les secteurs d'activités et le tissu pavillonnaire.

Rupture morphologique entre la Pierre au Prêtre et le Noyer-Grenot



Rupture entre la plateforme aéroportuaire et le Clos Pantin



Photos : Google Maps

3.4 Les enceintes

a) L'usine des eaux

Au début des années 1960, la consommation parisienne d'eau potable continuant d'augmenter, les eaux captées loin de Paris ainsi que celles purifiées par filtration lente dans les usines de Joinville-le-Pont/Saint-Maur-des-Fossés et d'Ivry-sur-Seine ne suffisaient plus. Le Conseil Municipal de la Ville de Paris décide en 1961 la construction d'une nouvelle adduction depuis une unité de production supplémentaire.



Photo : Ville

L'usine s'insère dans un système d'entités distinctes : la station elle-même, deux conduites de refoulement vers Paris et un réservoir à deux niveaux d'une capacité de 240 000 m³ construit à L'Haÿ-les-Roses dans lequel l'eau produite est acheminée par une conduite de 1,80 mètres et y transite avant d'être dirigée vers la Porte d'Arcueil par une conduite de 2,50 mètres de diamètre.

À Orly même, les installations occupent 52 hectares au bord de la Seine. Le terrain à l'origine inondable est remblayé à l'exception des darses (derniers vestiges d'anciennes sablières) qui, sur plus de 5 hectares, forment une réserve d'eau de 300 000 m³.

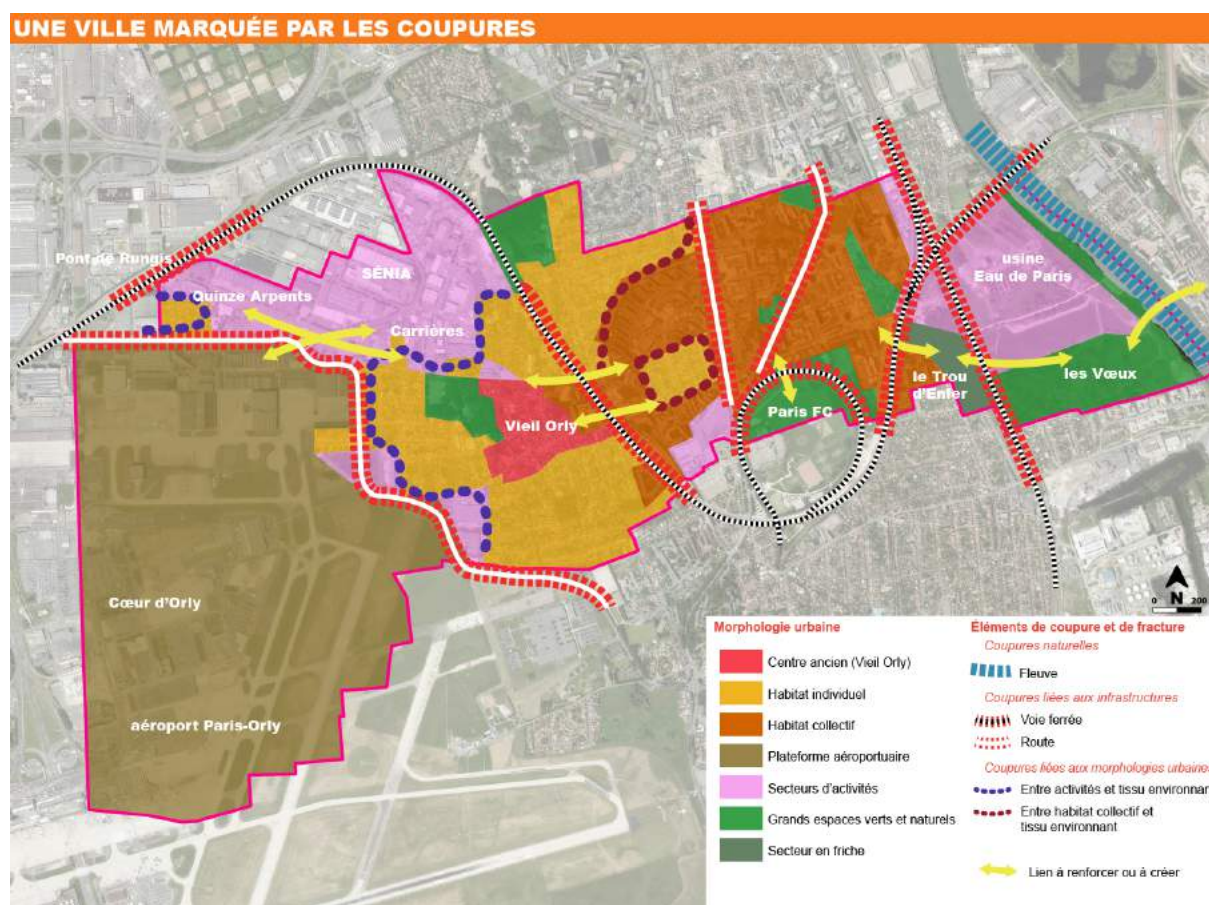
L'usine des eaux constitue aujourd'hui une enclave dans le territoire communal, séparée du reste de la ville par des voies ferrées au Nord et au Sud, et située en frange des espaces urbanisés. Cependant, la réalisation d'un vaste parc écologique aux Vœux permettra d'ouvrir le site sur son environnement et rendre accessible les berges du fleuve à tous les Orlysiens.

b) L'aéroport

La plateforme aéroportuaire occupe un tiers de la superficie communale et comprend à la fois les pistes et terminaux et les activités d'Air France Industrie. L'aéroport s'étend sur une surface de plus de 1 500 hectares. Il se compose désormais de quatre terminaux (Orly-1, Orly-2, Orly-3 et Orly-4) depuis l'inauguration du bâtiment de jonction entre les anciens terminaux Ouest et Sud.

Ce secteur, unique dans le paysage orlyzien, est aujourd'hui un site clos, quasi imperméable au reste de la ville. La route Charles Tillon symbolise cette rupture.

La plateforme aéroportuaire contribue à générer de très nombreux flux routiers, mais les transports en commun ont été renforcés (arrivée du tramway T7) et sont en cours de renforcement, permettant ainsi des accès futurs améliorés depuis Paris et Orly (lignes 14 et 18 du Grand Paris Express, TCSP SÉNIA, prolongement du tramway T9). Par ailleurs, des réflexions et projets (Cœur d'Orly) sont en cours pour développer la mixité fonctionnelle sur le site et assurer sa meilleure insertion paysagère et urbaine au reste de la commune.



4/ Un parc de logements en mutation via la politique de rénovation urbaine...

4.1 Un parc de logements en mutation grâce à d'ambitieux programmes de rénovation urbaine

Orly s'est engagé, depuis les années 1990, dans le renouvellement de son parc de logements sociaux construits dans les années 1950 à l'est du territoire, au sein de l'ancien Grand Ensemble. Cette large opération de rénovation urbaine s'est faite en partenariat avec Valophis, principal bailleur social de la commune (88 % du parc de logements sociaux) et s'est accélérée avec le premier programme de rénovation urbaine aujourd'hui quasiment achevé.

4.2 Le secteur Tilleuls-Calmette, premier projet de rénovation urbaine d'envergure

Première pierre à l'édifice d'un projet ambitieux de renouvellement du parc, le secteur Tilleuls-Calmette a connu une modification radicale de sa morphologie urbaine. Répartis sur deux ensembles, pas moins de 700 logements ont été démolis en 1998, et le projet prévoyait la reconstruction de 775 logements, dont 275 en accession.

Aujourd'hui, la partie nord est terminée et se compose de 400 logements, dont 317 logements sociaux, avec une évolution de la typologie au profit des petites surfaces (un tiers de T1 et de T2). Les parties Sud et Est sont en cours de mutation, avec des potentialités foncières à valoriser à moyen terme.

4.3 Élargissement de la politique de rénovation avec l'ANRU

La création de l'ANRU en 2003 permet la mise en place du projet Grand Ensemble Orly-Choisy-le-Roi sur les quartiers des Aviateurs et de la Pierre au Prêtre et un renouvellement massif du parc de logements de ces deux secteurs. Les 780 démolitions prévues ont déjà été réalisées et les reconstructions sont quasi achevées. En parallèle, plusieurs quartiers ont fait l'objet d'une réhabilitation importante comme les Tilleuls (209 logements) ou la Sablière (204 logements).

Parallèlement à la poursuite du premier Projet de Rénovation Urbaine, la Ville d'Orly a été retenue par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) pour mettre en œuvre un Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) qui portera plus particulièrement sur cinq secteurs :

- l'achèvement de la requalification des Navigateurs, en mettant à profit l'arrivée du tramway T9,
- la recomposition du quartier Calmette Nord (LOPOFA) en cohérence avec Choisy-le-Roi,
- la requalification du front urbain et commercial de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant à l'est du quartier de la Pierre au Prêtre (secteur Racine),
- la rénovation du pôle Chandigarh pour assurer l'intermodalité entre le tramway T9 et la gare des Saules du RER C,
- la poursuite de la rénovation de la pointe ouest du quartier des Aviateurs.

4.4 Un renouvellement urbain porteur de diversification et de reconexion urbaine

Les projets de rénovation urbaine des quartiers Est prennent en compte les principes suivants :

- désenclavement des quartiers en créant des percées dans les ensembles d'immeubles afin de les reconnecter au reste de la ville et d'améliorer le maillage intra et inter quartiers,
- résidentialisation des immeubles afin de mieux délimiter l'espace public et privé,
- diversification des typologies de logements avec introduction de logements en accession sur les constructions neuves, pour permettre une meilleure mixité sociale dans ces quartiers,
- revalorisation des espaces communs en cœur d'îlot (espaces verts, zones de jeux, gestion des déchets, circulation interne...).

5/ Le projet de revitalisation du Vieil Orly, pour la revalorisation du cœur de ville historique

Centre bourg historique d'Orly, le rôle de centralité du Vieil Orly s'est effrité au gré de la constitution des nouveaux quartiers et de l'éparpillement des fonctions urbaines. Néanmoins, ce quartier a su conserver sa qualité urbaine et ses fonctions administratives (Hôtel de ville, La Poste). Cependant, ces dernières années ont vu une perte d'attractivité du centre ancien, notamment en ce qui concerne son appareil commercial. Les parcelles du centre historique sont caractérisées par leur hétérogénéité, tant dans leur forme que dans leur taille. De grandes parcelles accueillant des opérations récentes d'habitat collectif (avenue de l'Aérodrome par exemple) jouxtent des parcelles en lanières, étroites, occupées par des maisons de bourg (rue du Maréchal Joffre notamment). Il est accessible en transports en commun via le RER C et deux lignes de bus (183 et 3), mais ces infrastructures sont relativement périphériques au quartier.

Le Vieil Orly doit être préservé et valorisé dans la mesure où il constitue un point de repère et un élément fédérateur à l'échelle du territoire communal. Il s'agit néanmoins d'impulser une redynamisation résidentielle, économique et commerciale, la mise en valeur du patrimoine bâti, la valorisation de l'animation culturelle et de loisirs, et une requalification des espaces publics et patrimoniaux.

6/ Le Chemin des Carrières et le SÉNIA : deux sites périphériques qui peuvent devenir de nouvelles polarités

Le nord-ouest d'Orly, situé entre le domaine aéroportuaire, le MIN de Rungis et l'A86, et desservi par la gare du Pont de Rungis du RER C, est composé de deux entités qui s'imbriquent :

- le SÉNIA, vaste zone d'activités intercommunale (118 hectares) à cheval sur Orly et Thiais et liée à l'origine à la création du Marché d'Intérêt National de Rungis. Suite à un délaissement de cette vaste zone industrielle, marqué par de nombreux départs d'entreprises, une opération de revitalisation a été lancée dans les années 1990. De nombreuses activités logistiques sont présentes, mais on note une diversification récente des activités dans le tissu d'entreprises. Cependant, la présence de nombreuses friches d'activités nuit à l'image de la zone et génère une dégradation des locaux et parfois des occupations illégales,
- le secteur du Chemin des Carrières, zone mixte constituées d'activités (industrielles et artisanales) et d'habitations (petits collectifs et habitats pavillonnaires) à l'interface entre le Vieil Orly et le SÉNIA.

Le déclin partiel des activités du SÉNIA et du Chemin des Carrières a conduit à la constitution de friches urbaines, potentiels fonciers dans le contexte tendu du marché immobilier francilien. Par ailleurs, l'arrivée de transports en commun structurants au Pont

de Rungis va renforcer considérablement l'attractivité du secteur : prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, passage du TCSP SÉNIA-Orly et création d'une gare TGV. Le SÉNIA va ainsi se retrouver au cœur du pôle Orly-Rungis et en faire un site majeur d'intérêt métropolitain. Ainsi, dès 2007 et la création de l'OIN Orly Rungis Seine Amont, le pôle d'Orly est identifié comme périmètre stratégique, conduisant à l'instauration d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) sur cette partie du territoire communal. Fin 2016, le site Pont de Rungis-Thiais/Orly est sélectionné par l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris (IMGP).

Le SÉNIA et le Chemin des Carrières forment également une articulation entre le Vieil Orly et le Plateau sur lequel se situent le domaine aéroportuaire, le secteur de Rungis, la cité-jardin et le futur pôle intermodal du Pont de Rungis (gare TGV, ligne 14, TCSP SÉNIA et le prolongement du tramway T9). Aujourd'hui périphérique, ce quartier doit devenir une nouvelle polarité d'Orly, dans le prolongement de l'axe de centralité Vieil Orly-Fer à Cheval-Les Saules.

7/ Constats et enjeux

Ce qu'il faut retenir

- Une évolution récente du parc.
- Un assouplissement des contraintes du Plan d'Exposition au Bruit qui permet de questionner les secteurs d'enjeux pour le développement urbain.
- Un parc de logement récent et en bon état.
- Une majorité de logements collectifs et de locataires.
- Un parc HLM dominant dans l'offre d'habitat, dont la part tend à diminuer.
- Une surreprésentation des T3 et un déficit de petits logements (T1-T2).
- De grandes emprises et infrastructures qui fragmentent et contraignent le développement communal.
- Des opportunités foncière remarquables, dans un contexte métropolitain à fort enjeux.

Enjeux

- Poursuivre les efforts de production de logements, en cohérence avec les objectifs quantitatifs, qualitatifs et ciblés du SDRIF, du PLH et de la TOL.
- Profiter de l'assouplissement du PEB pour mener des réflexions sur les quartiers nouvellement constructibles par la mise en place de secteurs de renouvellement urbain maîtrisés et adaptés dans la zone C.
- Accompagner et favoriser les opérations de requalification dans le parc privé, notamment dans le Centre ancien.
- Adapter les typologies de logements au profil sociodémographique et aux évolutions en cours.
- Favoriser l'accès au logement pour les petits ménages, les jeunes actifs et étudiants, en diversifiant les typologies de logements, notamment les T2, en accord avec l'action 6 du PLH.

6. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS ET DES DÉPLACEMENTS : VERS UNE RÉORGANISATION DU MAILLAGE, DU LOCAL À L'INTERNATIONAL

1/ Bilan du PLU 2007

⇒ **Diagnostic**

- Rappel des objectifs de l'ancien PDUIF.
- Des titres peu problématisés mais des cartes et des enjeux dégagés.
- Une analyse succincte du stationnement.

⇒ **PADD**

- Deux orientations du PADD visent à :
 - anticiper le développement de nouvelles infrastructures,
 - favoriser les circulations douces et les transports collectifs.

⇒ **Dispositifs réglementaires : zonage et règlement**

- Des dispositifs réglementaire du PLU 2007 permettent de favoriser le stationnement et les mobilités douces :
 - des emplacements réservés pour des élargissements et des prolongements de voies,
 - des règles de stationnement définies en fonction de la nature des constructions,
 - des exigences en matière de stationnement vélos, uniquement pour les logements,
 - une prescription en faveur de la réduction de l'obligation de stationnement autour des deux gares RER :
 - représentation graphique sur le plan de zonage avec un périmètre de 500 mètres autour des gares,
 - pour les constructions à usage autre que le logement, le nombre de places de stationnement exigé est réduit de 20 %.

Enjeux de la révision du PLU

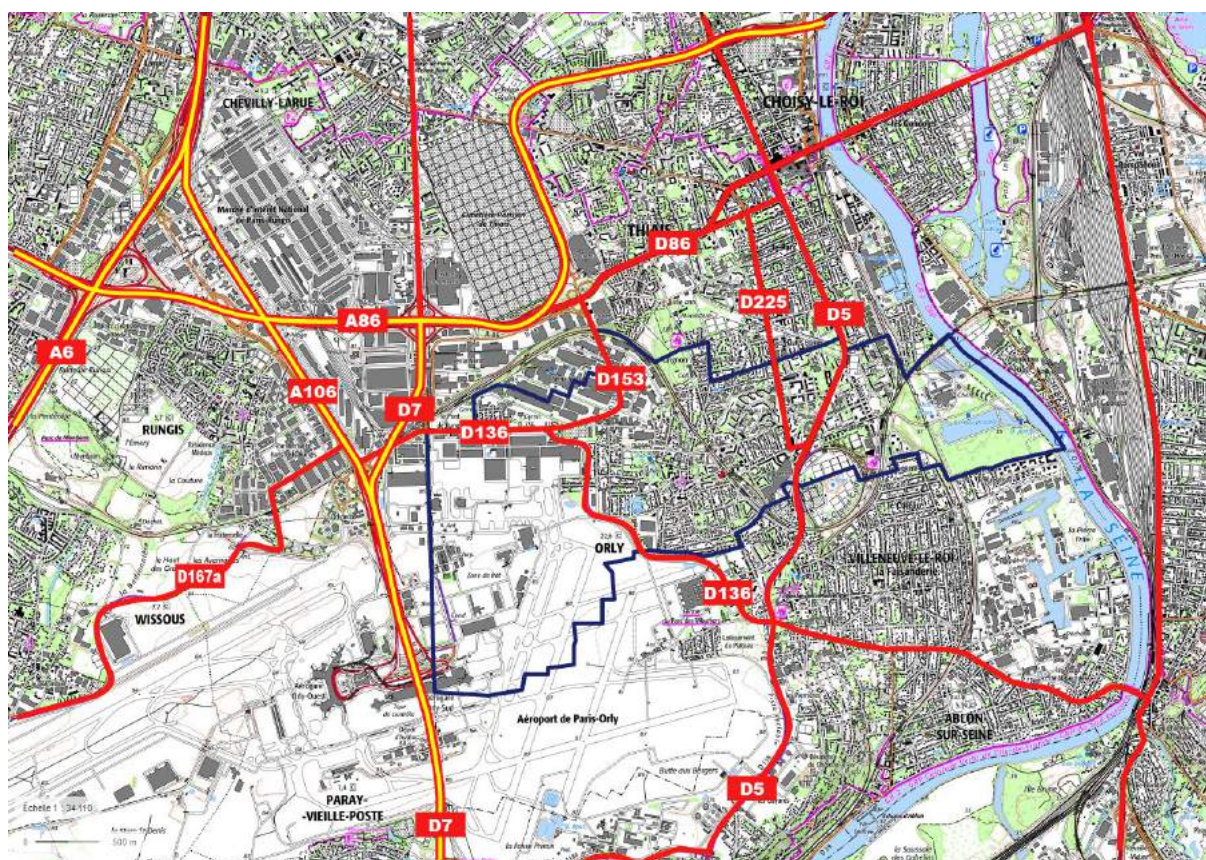
- Actualiser le diagnostic en fonction des nouvelles réalisations de transports et faire état des projets sur le territoire.
- Dans le respect de la loi ALUR, définir les capacités de stationnement des parcs publics de la commune (pour les véhicules motorisés comme les vélos).
- Réinterroger les enjeux définis dans le diagnostic du PLU 2007.
- Généraliser l'objectif de production de stationnement vélo à l'ensemble des types de construction.
- Élaborer les orientations du PADD et les éléments du dispositif réglementaire en compatibilité avec les documents supra-communaux, notamment le PDUIF de 2013.
- Prendre en compte les projets de transports dans le PADD et le dispositif réglementaire.
- Mobiliser l'ensemble des outils du code de l'urbanisme, notamment les OAP.

2/ Analyse de la circulation

2.1 Un réseau routier hiérarchisé

Située à 14 kilomètres de Paris, la commune profite d'un réseau d'axes routiers particulièrement fourni qui lui permet de bénéficier d'une bonne desserte aux différentes échelles intercommunale, francilienne et nationale. Le réseau des infrastructures routières s'organise en trois systèmes de voies :

- l'A86 (périphérique de l'Île-de-France), au nord de la commune, est un des axes les plus fréquentés d'Île-de-France. Il permet de contourner la capitale par le Sud mais également de rejoindre rapidement les territoires franciliens à l'Est ou à l'Ouest. Par ailleurs, l'A106 donne un accès direct à Paris,
- de manière plus locale, les voies secondaires RD 7 et RD 5, orientées Nord-Sud, relient la commune aux villes alentours (Thiais, Choisy-le-Roi, Villeneuve-le-Roi...), mais également à Paris et à l'A6,
- enfin, les avenues de la Victoire et Adrien Raynal, sont des axes structurants Ouest-Est reliant le SÉNIA aux quartiers Est. Récemment rénovée du fait de son intérêt supra-communal (voie potentielle pour le franchissement de la Seine), l'avenue Adrien Raynal est devenue un véritable boulevard urbain permettant de lier les anciens quartiers (Vieil Orly) aux secteurs de projets (Fer à Cheval, les Vœux, Les Saules) par le biais de voies réaménagées et partagées. À plus long terme, cette réhabilitation doit se prolonger vers l'Ouest et le plateau pour relier la ville à l'aéroport, puis vers l'Est pour aller vers la Seine.



Enjeux de la révision du PLU

- Recréer des transversalités interquartiers pour faciliter les déplacements internes à la commune (réaménagement de voiries).
- Réaménager et moderniser les axes structurants du territoire, en s'appuyant sur les principes de voiries partagées et les projets de transports en commun et de liaisons douces en cours et en qualifiant l'espace public.

2.2 L'accidentalité routière

Le bilan 2010 de la sécurité routière fait état de 40 accidents à Orly, occasionnant 46 blessés. Le nombre d'accidents a légèrement augmenté depuis 2009 (+ 4).

Accidents et victimes 2009 / 2010 hors autoroutes

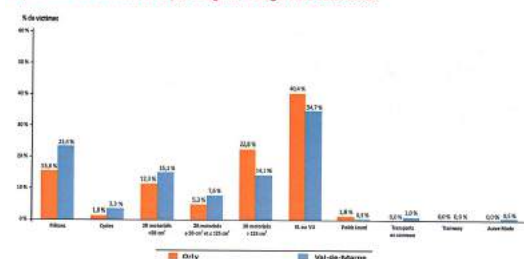
Orly	2009	2010	Évolution 2009/2010
Accidents	36	40	+11,1 % +
Tués	0	0	NC
Blessés hospitalisés	10	11	+10 % +
Blessés non hospitalisés	32	35	+9,4 % +
Total blessés	42	46	+9,5 % +

Source : État

Accidents par voie

Nom de la Voie	Accident	Tués	Blessés	dont Blessés Hospitalisés
AV de la VICTOIRE	9	0	9	4
Sans Objet	4	0	5	1
R du BAS MARIN	4	0	4	1
AV MARCEL CACHIN	4	0	4	1
AV des MARTYRS DE CHATEAUBRIANT	3	0	4	2
R PAUL VAILLANT COUTURIER	3	0	3	0
R PARMENTIER	2	0	4	2
RTE CHARLES TILLON	2	0	2	1
ZONE ADP	2	0	2	1
AV ADRIEN RAYNAL	2	0	3	0
R de l'AVIATION	1	0	3	2
R du DOCTEUR VAILLANT	1	0	1	1
R des LANCES	1	0	1	1
R du PUIITS DIXME	1	0	1	1
AV de l'UNION	1	0	2	0
R EMILE ZOLA	1	0	2	0
R CAMILLE GUERIN	1	0	1	0
R des 15 ARPENTS	1	0	1	0
CHE des CARRIERES	1	0	1	0
R NUNGESSER	1	0	1	0

Répartition des victimes 2010 par catégorie d'usager hors autoroutes

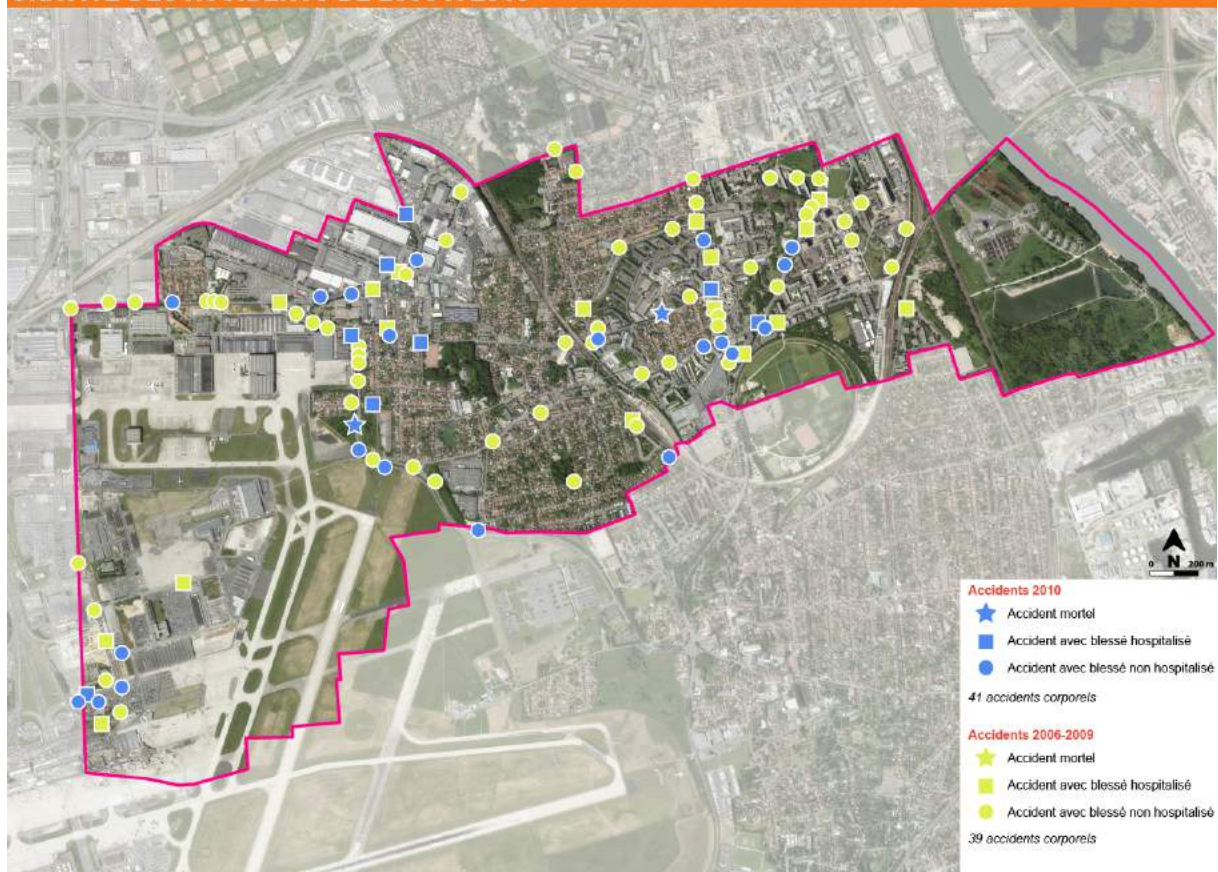


Source : État

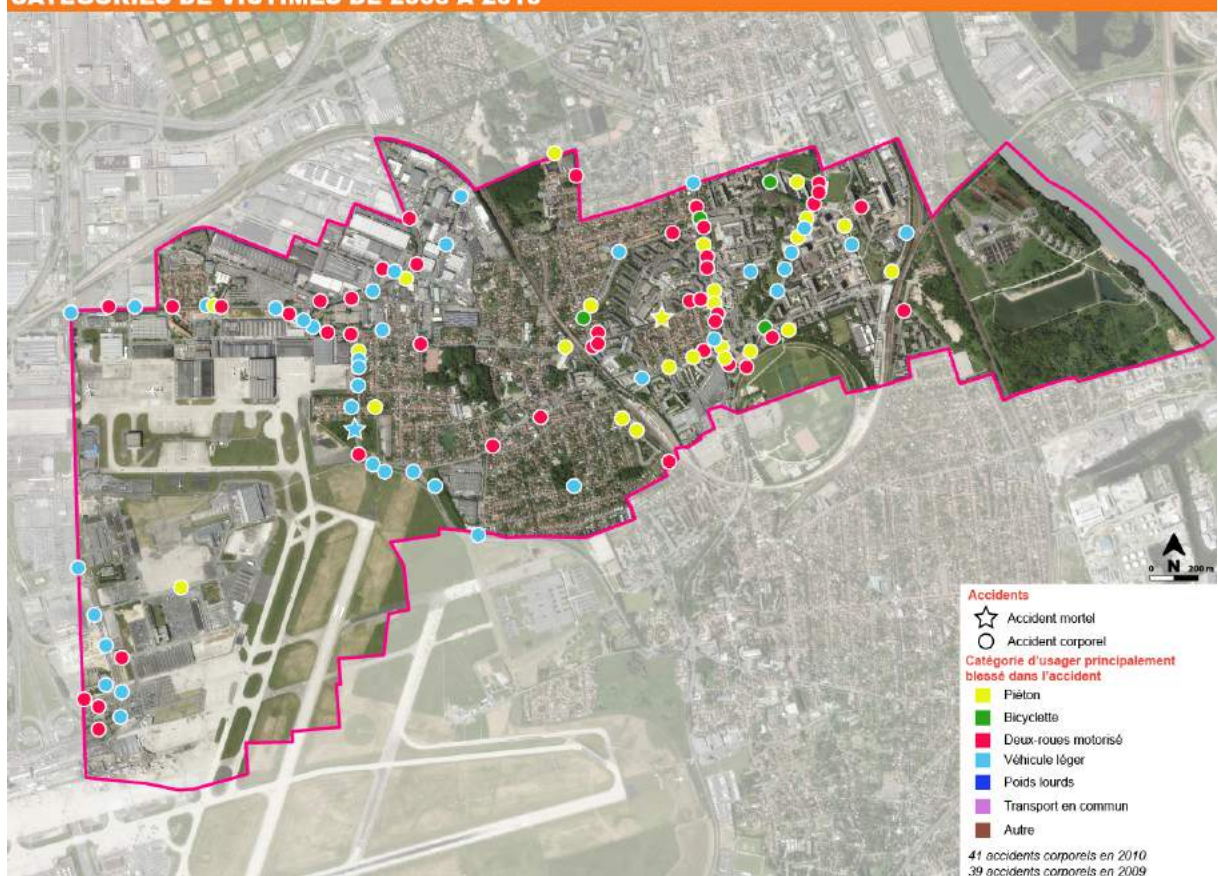
L'essentiel des victimes des accidents de la route en 2010 sont des usagers de véhicules légers ou utilitaires. Viennent ensuite les piétons et les deux roues motorisés inférieurs à 50 cm³. Par ailleurs, plus de la majorité des accidentés a entre 25 et 59 ans (57,9 % des victimes).

Les voies les plus accidentogènes sont l'avenue de la Victoire, la rue du Bas Marin, l'avenue Marcel Cachin, l'avenue des Martyrs de Châteaubriant et la rue Parmentier.

GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE 2006 À 2010



CATÉGORIES DE VICTIMES DE 2006 À 2010

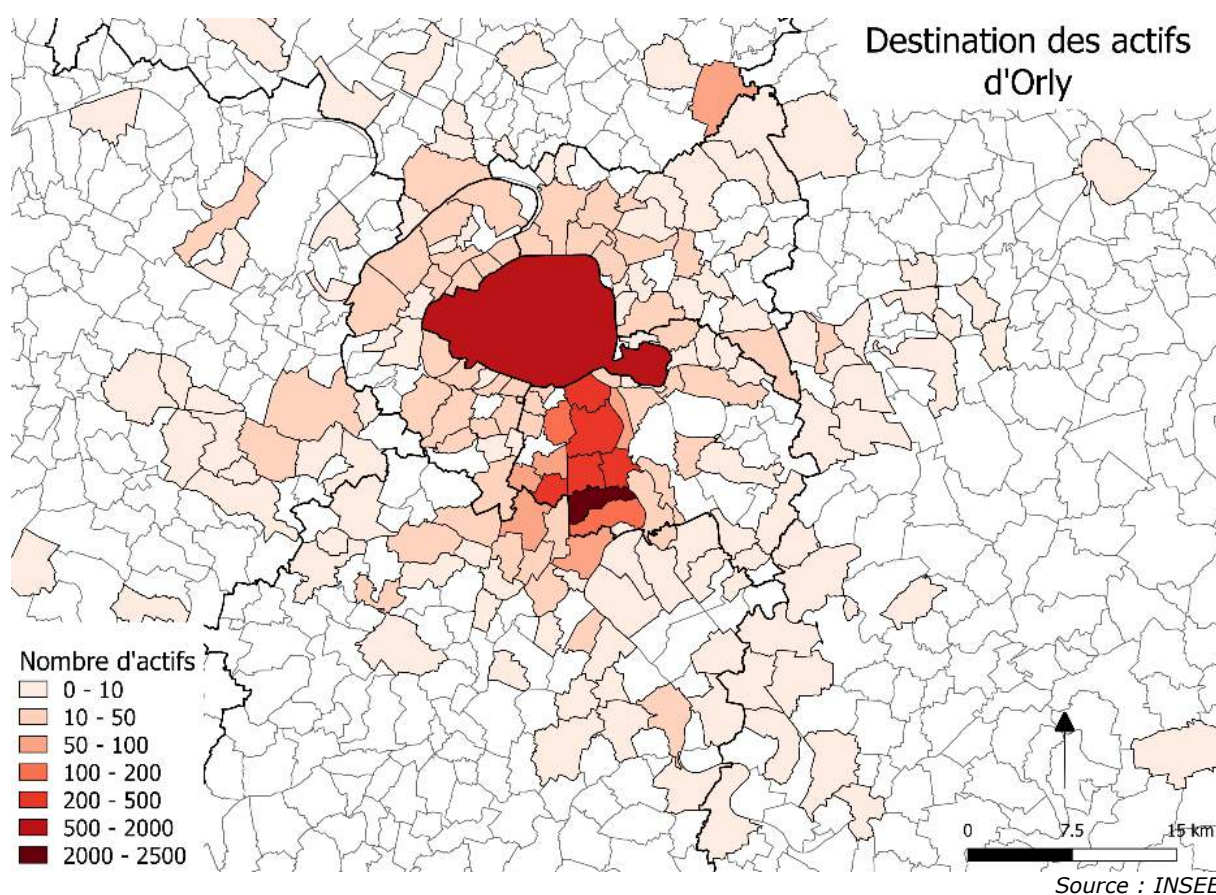


3/ La mobilité des Orlysiens à Orly

3.1 Les déplacements domicile-travail

a) Les déplacements domicile-travail - les sorties : des déplacements polarisés par Paris et le Val-de-Marne

Les actifs d'Orly travaillent essentiellement dans le Val-de-Marne et à Paris. La part des actifs orlysiens travaillant à Paris et dans le Val-de-Marne représente à elle seule 72 % des actifs de l'ensemble de la région. Notons néanmoins que 27 % des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi travaillent à Orly. Seules trois communes constituant le bassin d'emploi de la ville d'Orly n'appartiennent pas à ces deux départements : Athis-Mons, Wissous (Essonne) et Roissy-en-France (Val d'Oise). Au sein du Val-de-Marne, les actifs orlysiens travaillent principalement dans les communes de l'Ouest du département.



	Nombre d'actifs habitant à Orly et travaillant dans un autre département	Part des actifs habitant à Orly et travaillant dans un autre département
Ensemble	6 495	100 %
Essonne	567	9 %
Hauts-de-Seine	564	9 %
Paris	1 741	27 %
Val-de-Marne	2 893	45 %
Seine-Saint-Denis	335	5 %
Autres départements	395	6 %

Source : INSEE

	2015		2010	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	9 029	100	8 521	100
Travaillent dans la commune de résidence	2 470	27,4	2 328	27,3
Travaillent dans une commune autre que la commune de résidence	6 359	72,6	6 193	72,7

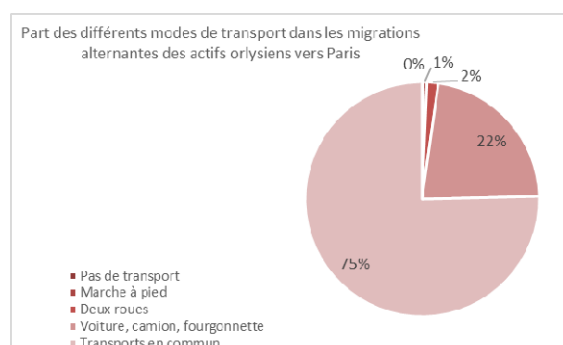
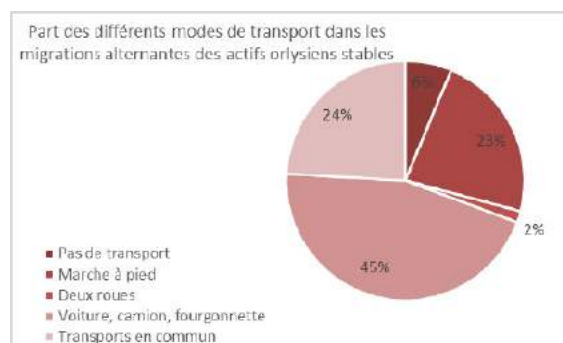
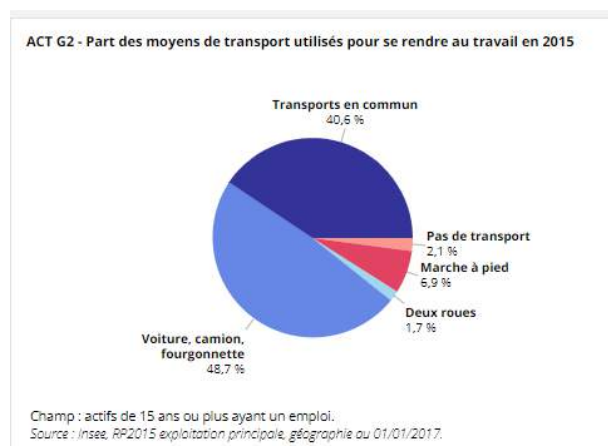
Source : INSEE

À l'échelle de la ville, la mobilité des actifs orlysiens ne correspond pas tout à fait aux moyennes du Val-de-Marne.

En 2015, 27 % des actifs orlysiens travaillent à Orly. Dans le département, seuls 20 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence. 41 % des actifs orlysiens travaillent dans la région (contre 53 % des actifs du Val-de-Marne) et 32 % dans le département (contre 26 % des actifs val-de-marnais).

Les actifs orlysiens bénéficient donc d'une plus grande proximité à leur lieu de travail que dans le reste du département.

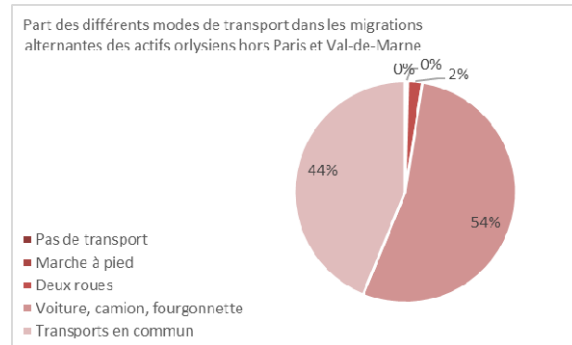
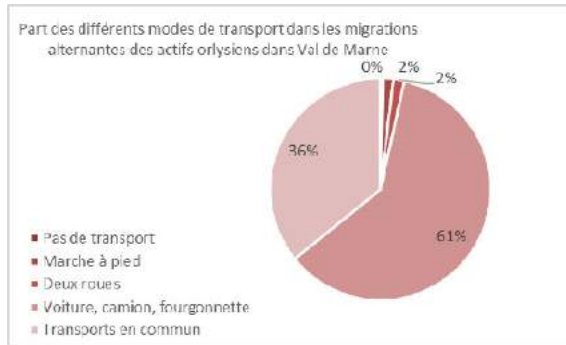
En 2015, un peu moins de la moitié des actifs orlysiens utilisent une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail (48,7 %), et 40,6 % utilisent les transports en commun. Ainsi, presque un actif sur neuf utilise soit les transports en commun soit la voiture pour leurs déplacements domicile-travail. La part des actifs se rendant sur leur lieu de travail en 2 roues ou à pied reste modeste.



Source : INSEE

La part de marche à pied (23 %) chez les actifs stables, c'est-à-dire les actifs orlysiens travaillant dans la commune, bien que moins importante que la voiture (45 %), est très significative. En revanche, la part des transports en commun est plus faible chez ces mêmes actifs (24 %).

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

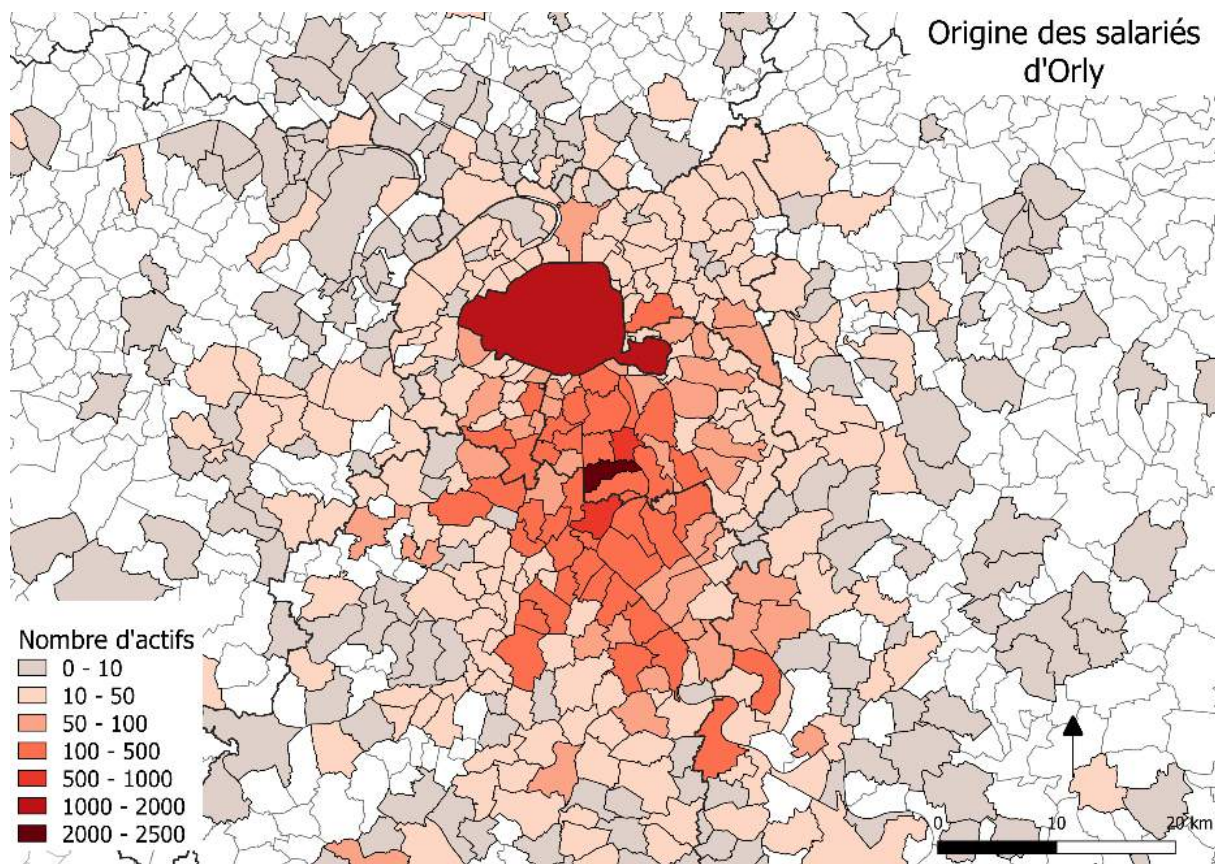


Source : INSEE

Par ailleurs, on peut noter l'importance des transports en commun dans les migrations alternantes vers Paris ou les communes du secteur de La Défense. La part des transports en commun dans ces déplacements excède systématiquement 50 % et atteint 75 % pour les déplacements vers Paris. La part plus faible du mode des transports en commun (36 %) se fait au détriment de la voiture personnelle (61 %) pour les déplacements vers les communes val-de-marnaises.

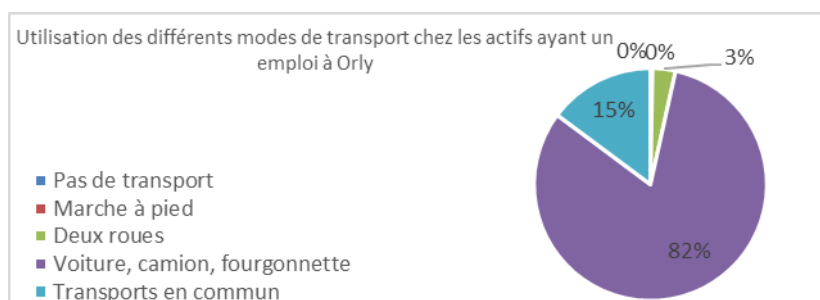
b) Les déplacements domicile-travail - les entrées : un pôle d'emplois majeurs, une attractivité forte auprès des actifs de l'Essonne

Du fait de la présence de la plateforme aéroportuaire sur une partie du territoire, le nombre d'employés travaillant sur la commune d'Orly est conséquent : 23 439 emplois en 2015. Les salariés orlysiens viennent majoritairement de l'Essonne, du Val-de-Marne et de Paris. Le département de la Seine-et-Marne, géographiquement plus éloigné de la commune, arrive en troisième place dans l'emploi orlyzien.



Source : INSEE

L'analyse de la répartition modale des actifs ayant un emploi à Orly met en évidence une prédominance de la voiture au détriment des transports en commun. Plus des trois quarts des actifs travaillant à Orly utilisent la voiture (82 %) pour se rendre sur leur lieu de travail alors qu'ils ne sont que 15 % à utiliser les transports en commun.



Source : INSEE

3.2 La motorisation des ménages orlysiens

La part des ménages motorisés à Orly est légèrement supérieure à celle des ménages val-de-marnais. Le pourcentage des ménages orlysiens motorisés a augmenté entre 2010 et 2015 et notamment le nombre de ménages doublement motorisés a augmenté de 2 points de pourcentage pendant cette période.

Équipement automobile des ménages orlysiens

	2015		2010	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	8 806	100	8 360	100
Au moins un emplacement réservé au stationnement	4 893	55,6	4 029	48,2
Au moins une voiture	6 193	70,3	5 705	68,2
1 voiture	4 478	50,9	4 253	50,9
2 voitures ou plus	1 715	19,5	1 452	17,4

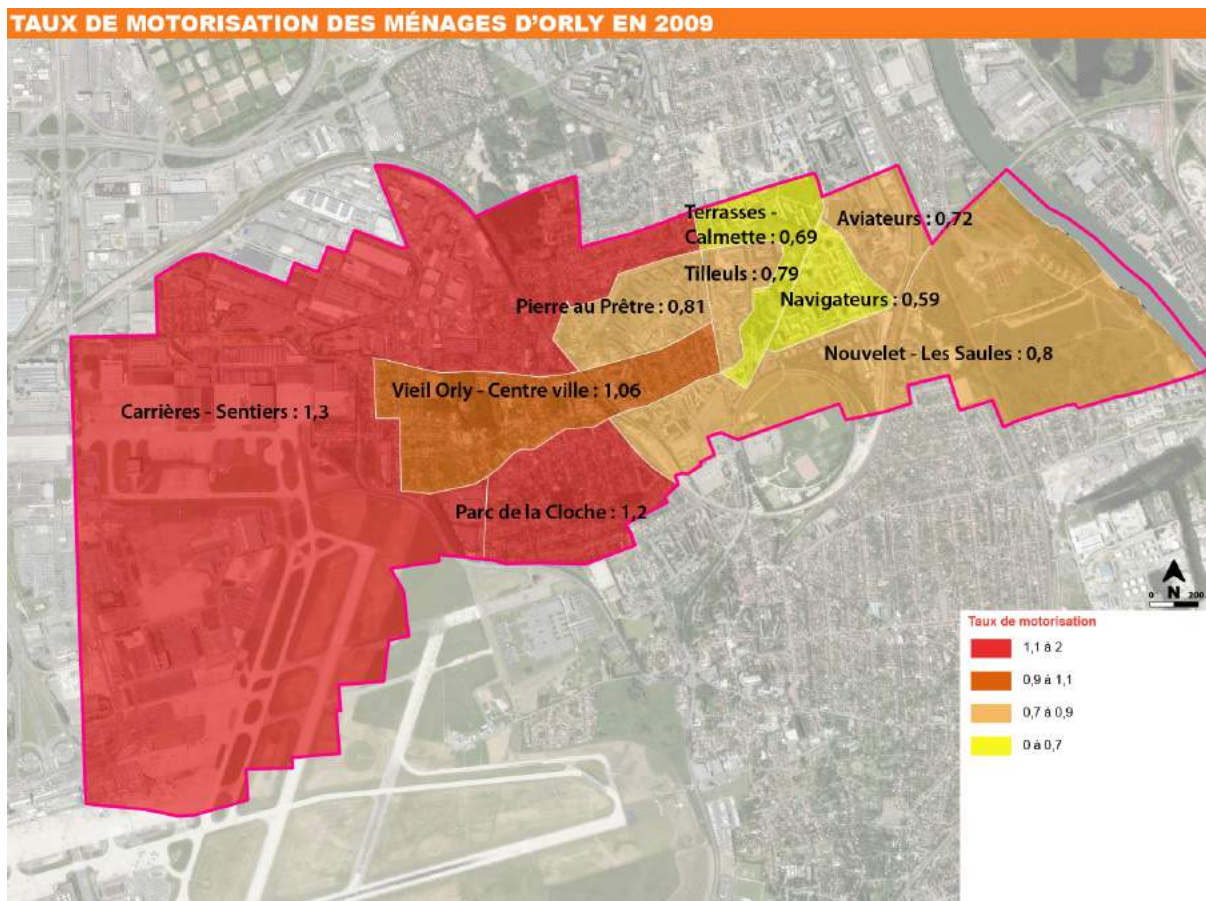
Source : INSEE

Équipement automobile des ménages val-de-marnais

	2015		2010	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	575 595	100	556 265	100
Au moins un emplacement réservé au stationnement	314 115	54,6	301 761	54,2
Au moins une voiture	397 989	69,1	391 403	70,4
1 voiture	292 622	50,8	286 227	51,5
2 voitures ou plus	105 367	18,3	105 176	18,9

Source : INSEE

À l'échelle infra-territoriale, l'analyse du taux de motorisation des ménages résidant à Orly, calculée au niveau de l'îlot INSEE, montre des variations importantes : de 0,59 dans le quartier des Aviateurs à 1,30 dans les secteurs à dominante pavillonnaire (quartiers Noyer-Grenot et des Sentiers).



4/ Les transports en commun, une bonne accessibilité intercommunale mais une desserte locale limitée

La commune bénéficie d'une offre d'infrastructures routières et de transport en commun complète, mais la desserte locale reste néanmoins limitée, notamment dans les quartiers Ouest (Sentiers, Clos Pantin, cité-jardin et Parc de la Cloche). Ce déficit provient, entre autres, du problème de franchissement des voies ferrées qui fracturent le territoire en deux parties et limitent les connexions et interactions entre les quartiers.

4.1 Le réseau ferré

La desserte en réseau ferré est assurée par trois stations de la ligne RER C (embranchement en direction de Massy-Palaiseau) qui relie Paris à Orly en 25 minutes par un train toutes les 15 minutes :

- Orly-Ville, entre les quartiers du Nouvelet, du Parc de la Cloche et de l'Hôtel de Ville,
- Les Saules, à l'interface des quartiers des Aviateurs, des Saules et de la Sablière,
- Pont de Rungis, en dehors du territoire communal mais à proximité directe de la zone d'activités du SÉNIA et de la cité-jardin. Cette gare est identifiée dans le SDRIF comme pôle multimodal d'échelle métropolitaine, en lien avec le réseau du Grand Paris Express.

Le territoire orlysisien est également desservi par la ligne de tramway T7 (Villejuif-Louis Aragon <> Athis-Mons - Porte de l'Essonne) qui passe par la plateforme aéroportuaire.

Gare d'Orly-Ville et bus de la ligne 3



Photos : Ville

4.2 Le réseau de bus

Le réseau ferré de transport en commun est complété par un réseau de bus, permettant des liaisons inter et intra-communales.



Orly est concerné par six lignes qui traversent son territoire, dont deux lignes nocturnes Noctilien :

- ligne 183 (RATP) Porte de Choisy <> Mairie d'Orly <> Aéroport Orly 4. La ligne traverse la commune d'Est en Ouest et dessert notamment les quartiers Est, la mairie, la gare du Pont de Rungis et la zone de fret. Le temps de parcours est de plus de 45 minutes. C'est la seule ligne de bus qui relie la ville à l'aéroport mais les fréquences sont peu élevées. Elle devrait être reconfigurés et améliorée avec la mise en service du tramway T9,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- ligne 396 (RATP) Antony-La Croix de Berny RER <> Marché International de Rungis. Cette ligne dessert le SÉNIA et le Pont de Rungis,
- ligne 2 (Keolis Seine Val-de-Marne) Villeneuve-le-Roi - Le Kiosque <> Villeneuve-le-Roi - Place Colonel Arnaud Beltrame, qui passe par la place Gaston Viens et la gare d'Orly-Ville,
- ligne 3 (Keolis Seine Val-de-Marne) Gare de Choisy-le-Roi <> Gare de Villeneuve-Saint-Georges. La ligne dessert les quartiers Nord (Pierre au Prêtre), le centre-ville et la gare d'Orly-Ville,
- ligne N31 (Noctilien) Gare de Lyon <> Aéroport d'Orly-Terminal 4,
- ligne N133 (Noctilien) Gare de Lyon <> Juvisy RER.

Le métro Orlyval (Antony RER <> Aéroport d'Orly-Terminal 4) et d'autres lignes de bus passent à proximité du territoire communal, notamment pour desservir l'aéroport et la gare de Pont de Rungis :

- Orlybus Denfert-Rochereau <> Aéroport d'Orly-Terminal 4,
- GoCParis Pont de Rungis <> Aéroport Paris-Orly,
- 191-100 gare de Yerres <> Rungis MIN.

Enjeux de la révision du PLU

- Améliorer le réseau de transport en commun.
- Renforcer la part des transports en commun dans les déplacements.

5/ Les projets de transports en commun

5.1 Le projet d'Interconnexion Sud : une gare TGV à Orly ?

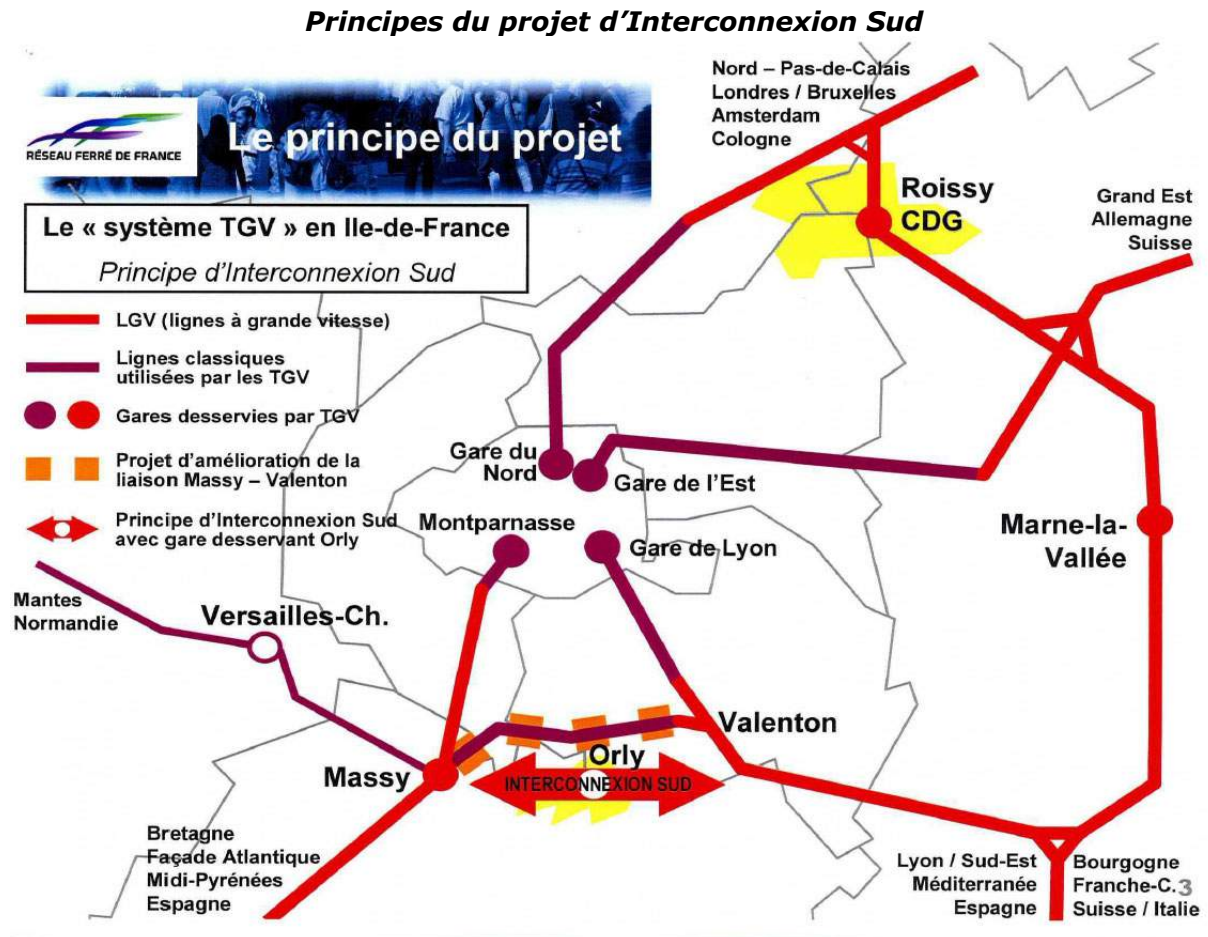
Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et d'un développement des lignes LGV en France, le projet d'Interconnexion Sud est en réflexion, avec la possible création d'une gare TGV dans le secteur d'Orly. La LGV Interconnexion Sud est un projet de ligne nouvelle dédiée aux TGV, qui relierait la LGV Atlantique aux LGV Sud-Est, LGV Est et LGV Nord via la LGV Interconnexion Est des lignes à grande vitesse dans le sud de l'Île-de-France. Le projet inclut la création de gares TGV franciliennes dont une gare au niveau de l'aéroport d'Orly. Le SDRIF identifie l'aéroport d'Orly pour l'implantation de cette future station, qui permettrait de :

- développer et améliorer les dessertes inter-secteurs afin de contribuer à leur attractivité et à la décongestion des gares parisiennes,
- développer l'intermodalité air-fer en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et Roissy depuis la province,
- contribuer à l'aménagement de la région Île-de-France par le développement de la desserte à grande vitesse depuis la province et l'amélioration de la qualité du RER C.

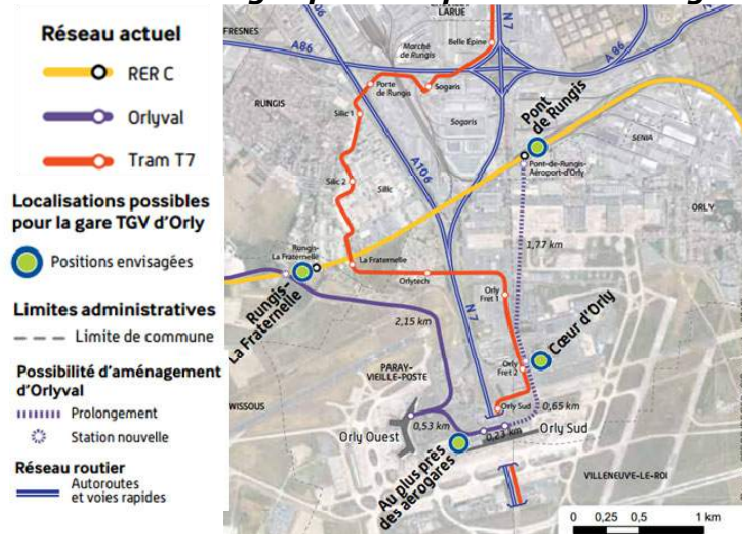
La création d'une gare à Orly fait partie intégrante du projet Interconnexion Sud et constitue un élément invariable des différents scénarios de la nouvelle ligne d'interconnexion. C'est un enjeu majeur pour l'ensemble des régions de province car au-delà de l'amélioration des liaisons Atlantique/Est-Atlantique/Nord-Atlantique/Sud-Est, ce projet permettra d'accéder directement à l'aéroport d'Orly pour l'ensemble des habitants de province.

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

Suite aux premières études menées par RFF, deux localisations ont été envisagées : au plus près des aérogares et au Pont de Rungis. C'est ce dernier emplacement qui a été retenu, étant moins coûteux à réaliser. La création de la gare TGV à Orly fait partie intégrante du projet d'Interconnexion Sud et pourrait être opérationnelle à l'horizon 2030/2035.



Localisation des sites envisagés pour l'implantation de la gare TGV d'Orly



Source : Association Interconnexion Sud TGV

5.2 Le Grand Paris Express

Dans le cadre du projet métropolitain du Grand Paris, un programme ambitieux prévoit d'ici 2030, la mise en place d'un nouveau réseau d'infrastructures de transport permettant la modernisation, l'extension de l'offre actuelle et la création de nouvelles lignes. À moyen terme, l'objectif est que 90 % des Franciliens soient à moins de 2 kilomètres d'une gare. Deux lignes de métro desserviront ainsi Orly dans le cadre du Grand Paris Express :

- la ligne 14 sera prolongée depuis la station Olympiades jusqu'à Aéroport d'Orly en 2024,
- la nouvelle ligne 18 ira d'Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers par Massy-Palaiseau et Saclay. Elle sera totalement livrée en 2030. Cependant, la section Aéroport d'Orly et Massy-Palaiseau sera ouverte en 2027.

Les gares de Pont de Rungis et Aéroport d'Orly



Esquisses : Valode & Pistre, ADP et Bernard Baret

Deux stations de métro du Grand Paris Express seront donc réalisées dans les environs Orly :

- Pont de Rungis. Un véritable pôle multimodal pourra alors émerger, intégrant des interconnexions avec le RER C, la future gare TGV, le tramway T9 prolongé, des lignes de bus irriguant le bassin de vie et d'emplois Orly-Rungis, et la ligne en site propre 393 (TCSP SÉNIA). En plus d'améliorer le niveau de service à Orly, ce pôle donnera également une nouvelle impulsion à la zone du SÉNIA en diminuant considérablement le temps de trajet entre ce secteur et Paris, permettant d'envisager sa mutation en quartier de ville mieux intégré au tissu urbain et plus mixte au niveau de ses fonctions,
- Aéroport d'Orly. Située au niveau des terminaux 1 et 2 (ancien terminal Ouest), cette nouvelle station de métro permettra de faciliter l'accès à l'aéroport, dont la desserte est actuellement assurée à 80 % par la route. La station formera un véritable pôle multimodal en étant le terminus des lignes 14 et 18, mais également en intégrant la gare routière, les tramway T7 et T9 prolongé et Orlyval (dont le devenir est à l'étude). L'aéroport sera relié à Paris en une quinzaine de minutes.



5.3 Le tramway T9

Le tramway T9 reliera la Porte de Choisy à la place Gaston Viens à la fin de l'année 2020. Son tracé reprend en grande partie le tracé de la ligne de bus 183. Trois stations seront réalisées sur le territoire communal :

- Christophe Colomb, à la limite entre Choisy-le-Roi et Orly,
- Les Saules, en connexion avec la gare du RER C,
- Gaston Viens, sur la place éponyme, dans le quartier du Fer à Cheval.

Cette nouvelle ligne de tramway permettra de relier Orly, et en particulier les quartiers Est, aux pôles d'emplois de Paris, d'Ivry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi.

La commune a affirmé la volonté de voir la ligne de tramway prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly, par l'avenue de la Victoire et le Pont de Rungis. Ainsi, le tramway T9 reliera tous les quartiers de la ville entre eux, y compris ceux qui vont émerger (SÉNIA, Chemin des Carrières), par le Vieil Orly. En outre, il favorisera le rapprochement entre les zones d'habitat et le pôle d'emplois sur le domaine aéroportuaire. Les études relatives au prolongement du tramway n'ont pas encore été lancées, et Île-de-France Mobilités n'a pas été mandaté, à ce jour, pour les mener.

Le site de maintenance et de remisage est situé dans le triangle du Bouvray.

5.4 Le TCSP SÉNIA-Orly

La création d'un transport en commun en site propre (TCSP) sur le secteur du SÉNIA s'inscrit dans le cadre du SDRIF, du PDUIF, de la requalification de la zone d'activités du SÉNIA et du projet Cœur d'Orly. Il s'agit de prolonger l'actuelle ligne de bus 393 Thiais-Résistance <> Gare de Sucy-Bonneuil en site propre jusqu'à l'aéroport, par le Pont de Rungis. Cette ligne favorisera les connexions avec :

- le RER C à Pont de Rungis,
- le tramway T7 à Cœur d'Orly et à Aéroport d'Orly,
- aux lignes de métro 14 et 18 (Pont de Rungis et Aéroport d'Orly),

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- au tramway T9 prolongé depuis la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport,
- les différentes lignes de bus du pôle Orly-Rungis et le TVM.

Le projet TCSP SÉNIA-Orly vise à :

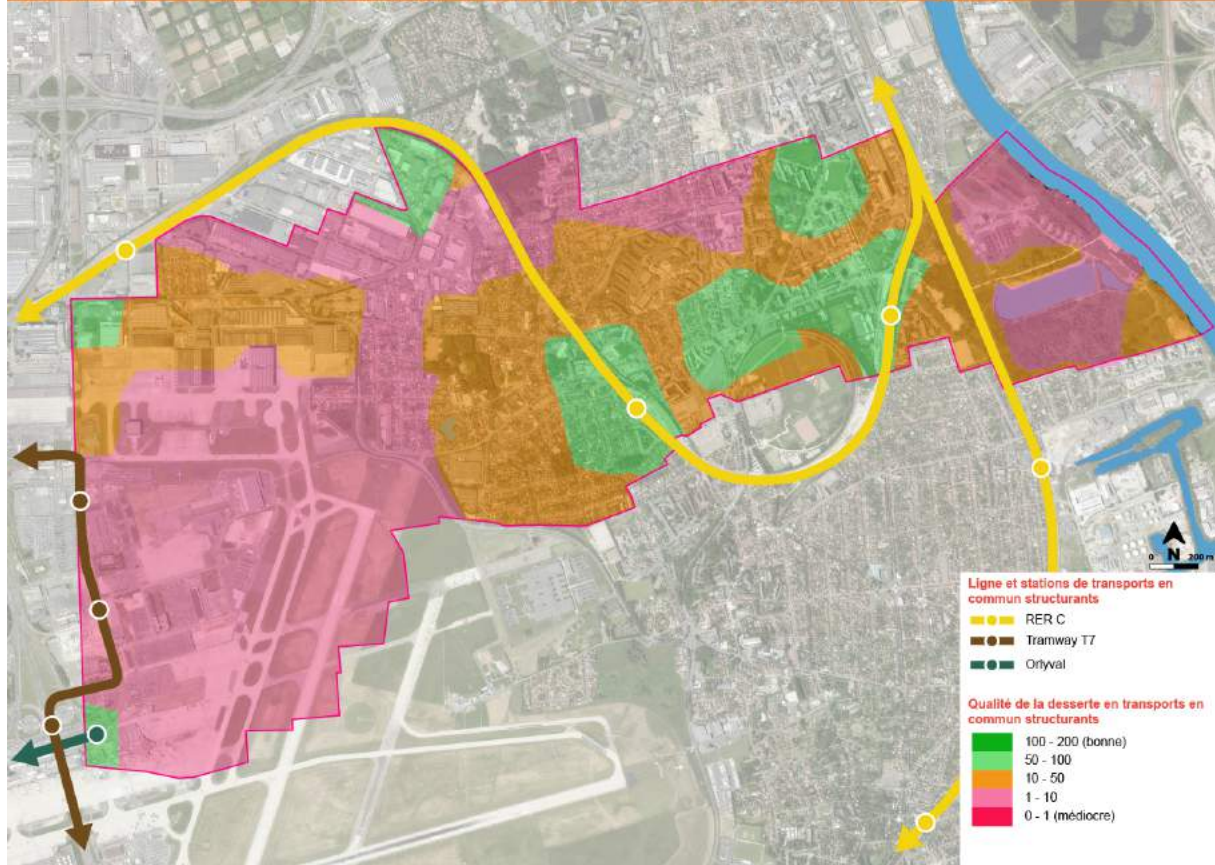
- accompagner le développement du territoire et notamment la zone d'activités du SÉNIA,
- améliorer l'accessibilité de l'aéroport d'Orly,
- prolonger le TCSP Thiais-Résistance <> Gare de Sucy Bonneuil (ligne 393) afin de le relier aux autres modes de transports existants ou à venir.



5.5 La qualité de desserte future

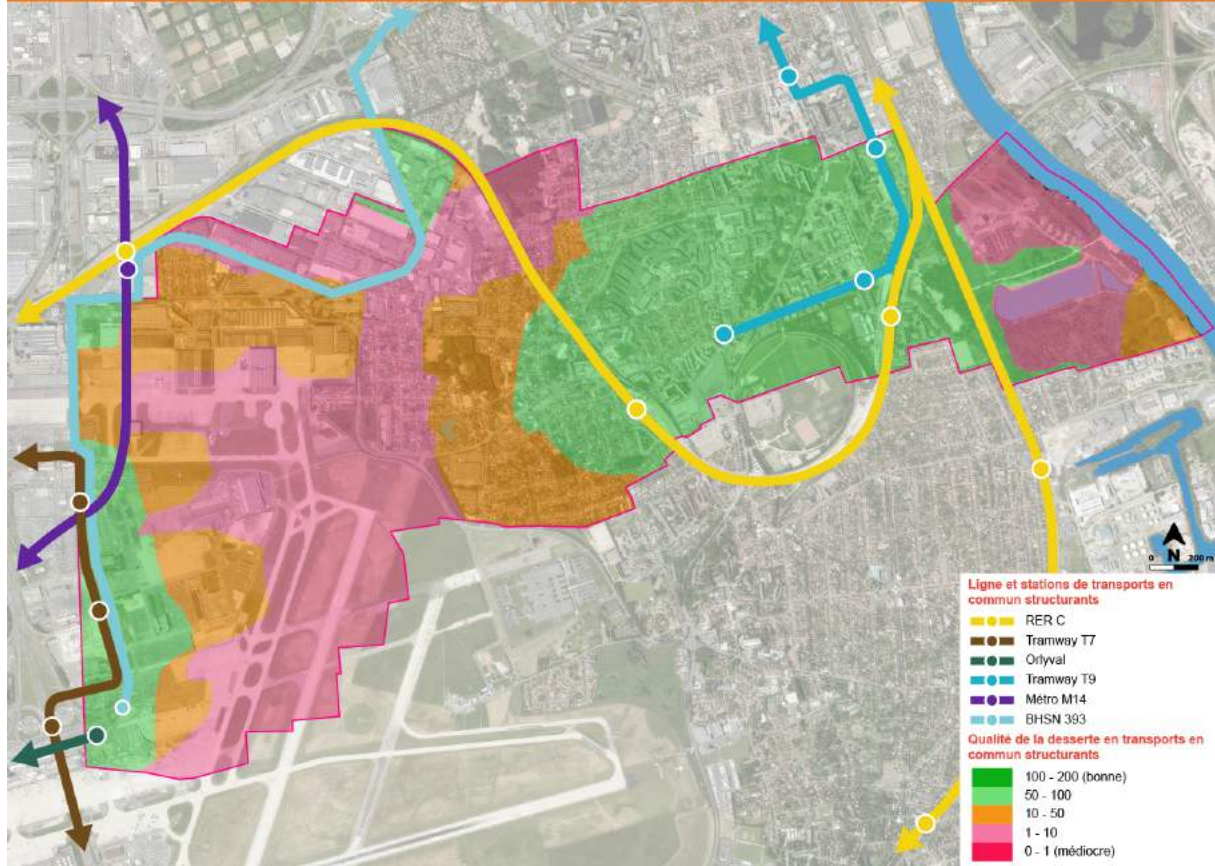
Dans le cadre de l'élaboration du porter à connaissance de l'État, un travail sur la qualité de la desserte actuelle et future pour la commune d'Orly a été réalisé. La prise en compte des projets de transport en commun génère une amélioration très sensible de la qualité de la desserte sur la commune. En effet, le niveau de desserte moyen sur l'ensemble de la commune passe de 19,9 (situation actuelle) à 47,9. L'arrivée du tramway T7 a d'ores et déjà contribué à améliorer l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire. L'arrivée du T9 permettra de desservir directement les quartiers Est mais aussi les quartiers à dominante d'habitat individuel, au sud de la commune, et le futur secteur d'aménagement du Trou d'Enfer. Néanmoins, le tramway T9 ne connectera réellement tous les quartiers d'Orly entre eux que lorsqu'il sera prolongé jusqu'à l'aéroport.

QUALITÉ DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN - SITUATION ACTUELLE



Source : Porte à Connaissance de l'État

QUALITÉ DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN - SITUATION FUTURE



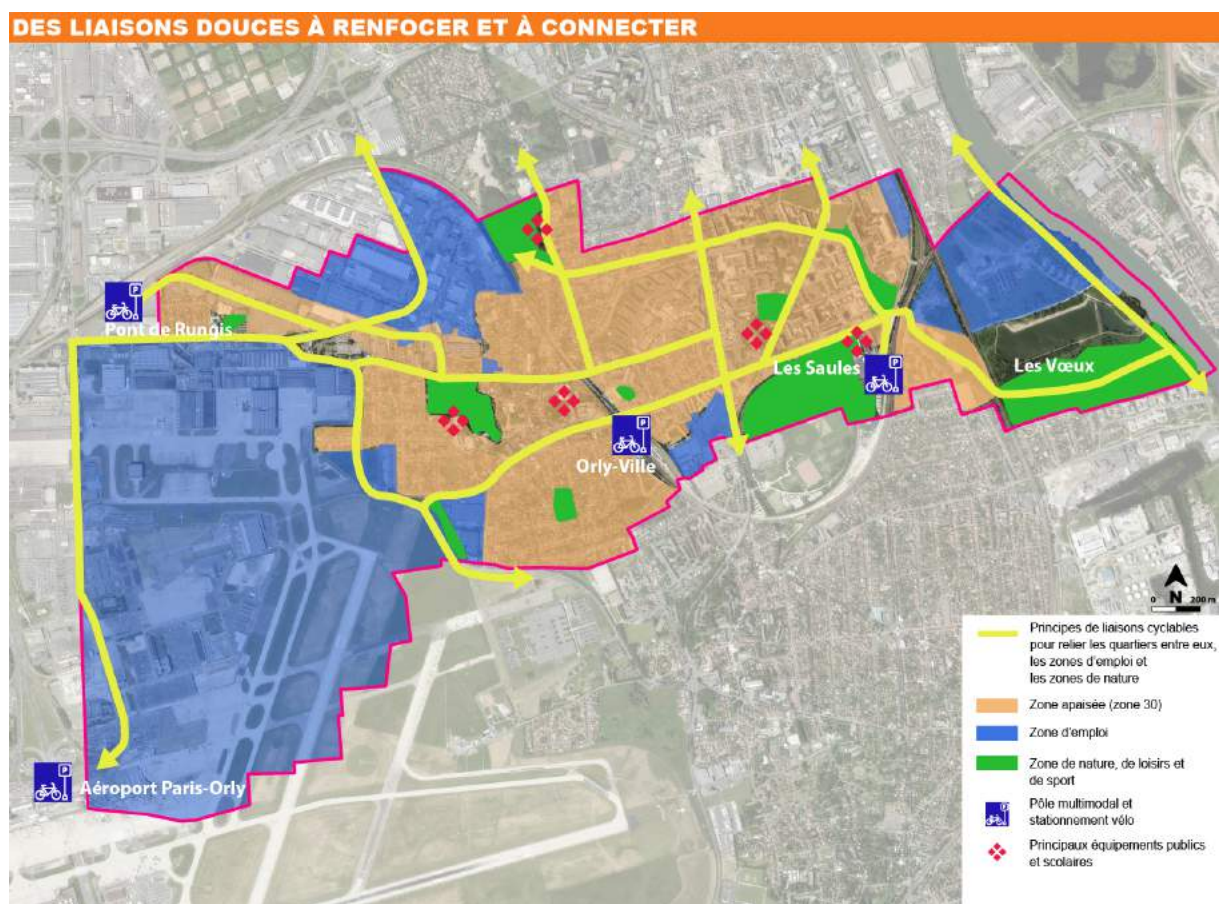
5.6 Des liaisons douces à renforcer et à connecter

La bonne desserte d'un territoire passe par l'existence d'une offre multimodale diversifiée. En plus du réseau routier et de transport en commun, Orly dispose d'aménagements en faveur des modes doux.

Les nouvelles opérations dans le cadre du renouvellement urbain et les aménagements récents d'espaces publics donnent une place prépondérante aux modes doux via la mise en place de voies apaisées.

Cependant, l'actualisation du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de Val-de-Marne (en 2014) met en avant une offre réduite en matière de pistes cyclables sur le territoire communal. De plus, il apparaît que les tronçons de pistes cyclables existants (route Charles Tillon, voie des Saules, rue des Hautes Bornes, rue Pierre Sémard et voie de Bouvray) ne sont pas connectés entre eux. Un projet intercommunal d'aménagement d'une piste sur le chemin de halage de la rive gauche de la Seine est en cours de réflexion sur Orly.

La Ville devrait engager des réflexions afin de connecter ces voies cyclables entre elles, soit par des itinéraires protégés quand c'est possible, soit par un partage apaisé de la voirie.



**Espace piétonnier retravaillé
et plus confortable**



Photo : Citadia Conseil

**Voie de Bouvray reliant la commune
aux bords de Seine**



Photo : Citadia Conseil

Enjeux de la révision du PLU

- Développer un réseau de liaisons douces connectées sur l'ensemble de la commune.

6/ La plateforme portuaire d'Orly, un équipement d'enjeu métropolitain

Orly dispose d'une plateforme logistique portuaire des Ports de Paris, à l'est de son territoire, sur les bords de la Seine. Dans un contexte de diversification de l'offre modale et de renforcement des modes alternatifs aux véhicules motorisés, des réflexions sont en cours pour repenser ce site (affectations, positionnement), identifié dans le SDRIF comme équipement d'enjeu métropolitain pour le transport logistique francilien. La plateforme portuaire sert au stockage et au transit de terres liés aux chantiers du tramway T9 et aux chantiers locaux, en vue de leur évacuation par voie fluviale.

**Plateforme logistique portuaire des
Ports de Paris**



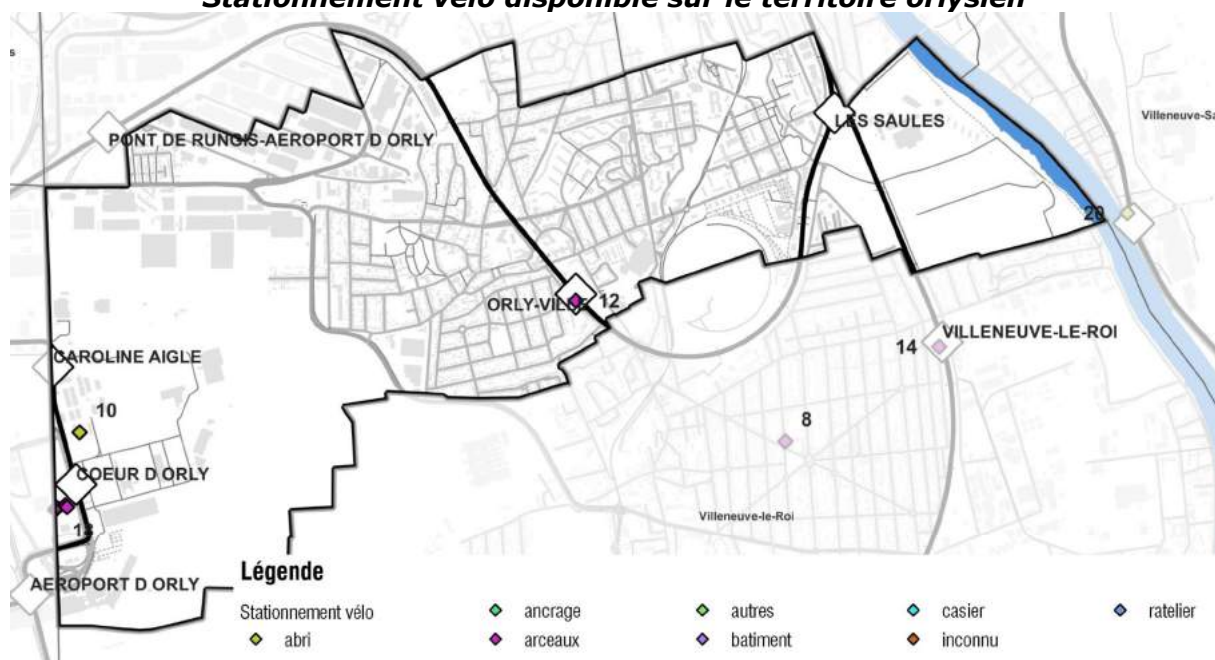
Photo : Citadia Conseil

7/ Inventaire des capacités de stationnement

Conformément aux nouvelles exigences issues de la loi ALUR, le rapport de présentation du PLU doit désormais établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

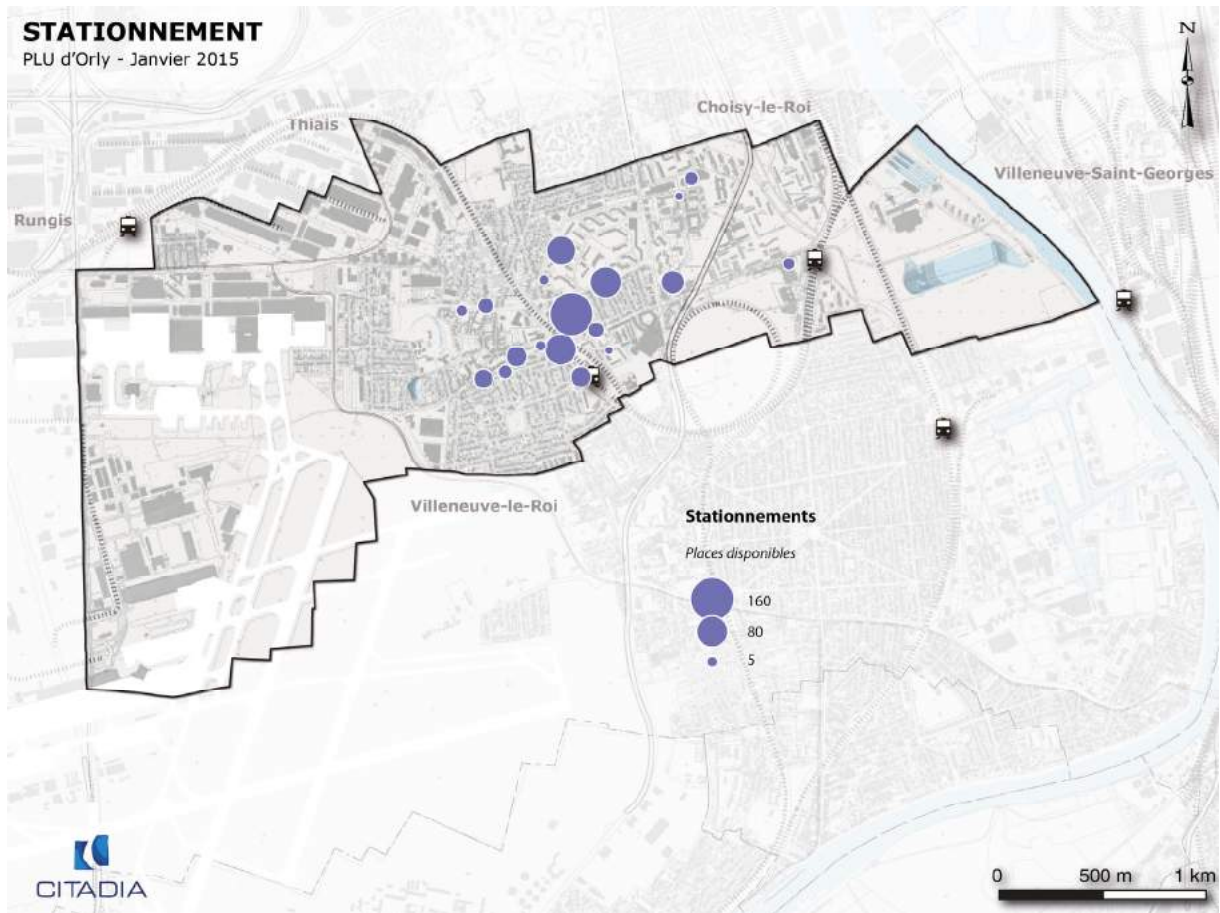
Concernant le stationnement des vélos, seule la gare d'Orly-Ville dispose d'une offre de stationnement vélo (12 emplacements), la gare des Saules n'étant pas équipée. Il n'existe par ailleurs aucun abri collectif public fermé sur le territoire communal. L'offre de stationnement vélo publique est actuellement quasi absente hors des gares.

Stationnement vélo disponible sur le territoire orlyisien



Recensement des aires de stationnement ouvertes au public

Localisation	Propriétaire et exploitant	Domanialité	Nombre de places ouvertes au public		
			Librement	Réglémentées et gratuites	Total
Parking de la mairie	Ville d'Orly	Publique	82		82
Parking du centre administratif	Ville d'Orly	Publique	164		164
Zone bleue rue du Commerce	Ville d'Orly	Publique		6	6
Place du Marché	Ville d'Orly	Publique	26	5	31
Place du 11 Novembre 1918	Ville d'Orly	Publique	19	11	30
Parking de la BNP	Ville d'Orly	Publique	12	3	15
Résidence Max Jacob	Ville d'Orly	Publique		4	4
Place du Fer à Cheval et abords centre culturel	Ville d'Orly	Publique	28	12	40
Rue des Hautes Bornes	Ville d'Orly	Publique		4	4
Rue du Docteur Calmette	Ville d'Orly	Publique		10	10
Voie des Saules	Ville d'Orly	Publique		7	7
Rue du Noyer Grenot	Ville d'Orly	Publique		5	5
Parking de l'allée du Lac	Ville d'Orly	Publique		11	11
Parking de la Pierre au Prêtre	Valophis	Publique	34	35	69
Parking du sentier des Vignes	Ville d'Orly	Publique	7		7
Parking de l'avenue de l'Aérodrome	Ville d'Orly	Publique	25		25
Parking Jean Moulin	Ville d'Orly	Publique	15		15
Parking Romain Rolland	Ville d'Orly	Publique	80		80
			492	113	605



Enjeux de la révision du PLU

- Entamer des réflexions sur les possibilités de mutualisation des espaces de stationnement.
- Renforcer les espaces de stationnement dédiés aux véhicules électriques et aux vélos.

8/ Constats et enjeux

Ce qu'il faut retenir

- Un réseau d'infrastructures routières structurant et hiérarchisé, mais avec des ruptures.
- Un réseau de transports en commun existant et diversifié, mais peu complémentaire.
- Une performance du réseau prochainement renforcée par des projets majeurs.
- Une majorité d'actifs utilisant leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail.
- Certains secteurs de la commune non desservis par les transports en commun.
- Un réseau de liaisons douces limité.

Enjeux

- Réaménager et moderniser les axes structurants du territoire, en s'appuyant sur les principes de voirie partagée et les projets en cours.
- Repenser le réseau de transports en commun afin qu'il prenne en compte les quartiers non desservis.
- Recréer des transversalités inter quartiers pour faciliter les déplacements internes à la commune (réaménagement de voirie).
- Développer un réseau de liaisons douces connectées sur l'ensemble de la commune.
- Renforcer la densité aux abords des points de desserte en transports en commun existants ou à venir.
- Atténuer les coupures urbaines constituées par les infrastructures de transports.
- Encadrer le stationnement : intégrer les normes du PDUIF et envisager la mutualisation de certains parcs de stationnement.
- Limiter la voiture sur l'espace public.

7. ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES : UNE OFFRE D'ENVERGURE MÉTROPOLITAINE EN PLEINE RESTRUCTURATION

1/ Bilan du PLU 2007 : une analyse des activités économiques à actualiser et des outils en faveur du commerce à conforter

⇒ **Diagnostic**

- Trois parties du diagnostic consacrées à l'économie et au commerce :
 - Partie 5 : la population active et la formation,
 - Partie 7 : les activités économiques,
 - Partie 8 : les activités commerciales.
- Des chiffres INSEE de 1999.
- Une identification des pôles commerciaux de la commune.
- Des enjeux dégagés en matière de parcs d'activités, de bureaux et de commerce.

⇒ **PADD**

- Réorganiser, pérenniser et développer les commerces et services à la population sur l'ensemble de la ville.
- Développer le potentiel d'emploi et de croissance de la ville en permettant l'essor des zones d'activités et en favorisant l'accueil de nouvelles entreprises.
- Intégrer les pôles de formation au développement économique de la ville.

⇒ **Dispositifs réglementaires : zonage et règlement**

- Une zone spécifique aux activités économiques (UF) et une zone dédiée à l'aéroport (UZ).
- Des activités et des commerces autorisés dans les zones urbaines mixtes, dans le respect de surface de plancher maximum et de leur bonne intégration.
- Une prescription particulière concernant le commerce : interdiction du changement à destination de l'habitation des locaux commerciaux ou artisanaux situés en rez-de-chaussée :
 - rue du Commerce et rue Louis Bonin.
- Des règles en faveur de l'activité commerciale :
 - bonus d'emprise au sol pour les constructions commerciales en rez-de-chaussée dans les zones UA, UB et UC,
 - augmentation de la hauteur maximale d'un mètre pour les locaux commerciaux dans les zones UA et UR.

Enjeux de la révision du PLU

- Actualiser les données sur la base des chiffres INSEE 2013.
- Réinterroger les enjeux définis dans le diagnostic du PLU 2007.
- Conforter les outils du PLU 2007 en faveur du commerce et s'interroger sur leur renforcement et leur diversification.
- Harmoniser les règles en faveur du commerce dans les zones urbaines (en termes d'emprise au sol et de hauteur).
- Permettre la réalisation du projet Cœur d'Orly.

2/ Une part d'actifs dans la population inférieure à la moyenne départementale et en légère baisse sur la période 2010-2015

En 2015, Orly compte 10 935 actifs parmi sa population de 15 à 64 ans. Sur la période 2010-2015, la part des actifs a légèrement augmenté, passant de 73,4 % des Orlysiens de 15 à 64 ans à 74,2 % de cette même population. Le pourcentage des actifs orlysiens est inférieur de deux points à celui des actifs val-de-marnais (76,1 % en 2015).

Population de 15 à 64 ans par type d'activité

	2015	2010
Ensemble	14 733	14 002
Actifs en %	74,2	73,4
Actifs ayant un emploi en %	60,6	60,6
Chômeurs en %	13,6	12,8
Inactifs en %	25,8	26,6
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	11,2	10,2
Retraités ou préretraités en %	4,5	6,3
Autres inactifs en %	10,1	10,1

Source : INSEE

Les actifs de la commune se caractérisent par une forte proportion d'employés et ouvriers, puisqu'ils représentent 59,4 % de la population active de 15 à 64 ans. Leur poids dans la population tend cependant à diminuer entre 2010 et 2015. Les professions intermédiaires sont également bien représentées (24 % en 2015). En revanche, la part des cadres et professions intellectuelles supérieures est faible.

Population de 15 à 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle

	2015		2010	
Ensemble	10 928	100 %	10 267	100 %
Dont				
Agriculteurs exploitants	0	0 %	0	0 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	445	4,1 %	387	3,8 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 035	9,5 %	950	9,3 %
Professions intermédiaires	2 625	24,0 %	2 396	23,3 %
Employés	3 989	36,5 %	3 772	36,7 %
Ouvriers	2 503	22,9 %	2 542	24,8 %

Source : INSEE

3/ Une économie principalement orientée vers le tertiaire et les activités de transport

Profitant d'une desserte importante et de zones d'activités au rayonnement national, voire international (aéroport, marché de Rungis...), Orly bénéficie d'une offre économique particulièrement développée. La ville est au cœur du pôle Orly-Rungis. Néanmoins, la commune connaît une baisse du nombre d'emplois sur son territoire entre 2010 et 2015 (- 3 247 emplois).

Emploi et activités

	2015	2010
Nombre d'emplois dans la zone	23 439	26 686
Actifs ayant un emploi, résidant dans la zone	9 038	8 529
Indicateur de concentration de l'emploi	259,4	312,9
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus	63,1 %	62 %

Source : INSEE

Parmi les emplois que comptent le territoire communal, une très large majorité appartient au secteur du commerce, transports et services (78,5 %). Leur poids a cependant légèrement diminué parmi les emplois de la commune entre 2010 et 2015.

Emplois selon le secteur d'activité

	2015		2010	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	23 283	100 %	26 563	100 %
Agriculture	6	0 %	13	0 %
Industrie	582	2,5 %	755	2,8 %
Construction	798	3,4 %	811	3,1 %
Commerce, transports, services divers	18 273	78,5 %	21 239	80 %
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	3 624	15,6 %	3 746	14,1 %

Source : INSEE

Le tissu économique orlyzien se compose de 1 055 entreprises au 31 décembre 2016. Ce chiffre est en baisse depuis 2013, où le territoire comptait alors 1 156 établissements. Quasiment la moitié de ces établissements (47 %), en 2015, relèvent du secteur du commerce, transport, hébergement et restauration, illustrant la prédominance du secteur du transport logistique dans l'offre économique de la commune en lien avec la présence de l'aéroport et la zone d'activités du SÉNIA.

Nombre d'entreprises par secteur d'activité au 31 décembre 2016

	Nombre	%
Ensemble	1 055	100
Industrie	31	2,9
Construction	141	13,4
Commerce, transport, hébergement et restauration	504	47,8
Services aux entreprises	215	20,4
Services aux particuliers	164	15,5

Source : INSEE

4/ Un taux d'activité en baisse et un taux de chômage élevé

4.1 Un taux d'activité en baisse et inférieur chez les femmes

En 2015, le taux d'activité, c'est-à-dire le rapport entre la population active (actifs occupés et chômeurs) et la population de 15 à 64 ans, est inférieur de deux points à la moyenne départementale (taux d'activité dans le Val-de-Marne : 76,1 %). Par ailleurs, sur la période 2010-2015, ce taux a légèrement augmenté, passant de 73,4 % à 74,2 %.

Le taux d'activité est plus élevé chez les hommes que chez les femmes (79,8 % contre 69,3 % en 2015). Il est également plus élevé chez les 25-54 ans (87,8 %) que chez les jeunes de 15 à 24 ans (40,2 %) et les plus âgés (61,9 % pour les 55-64 ans). Par comparaison, le taux d'activité des hommes est plus élevé à Orly (79,8 %) que dans le Val-de-Marne (78,4 %). Dans la même logique, le taux d'activité des femmes est moins important à Orly (69,3 %) que dans le Val-de-Marne (73,9 %).

4.2 Un taux de chômage élevé

En 2015, au sens du recensement INSEE, le taux de chômage à Orly s'élève à 18,3 % (de la population des 15-64 ans), un chiffre bien supérieur à la moyenne départementale (12,6 % de chômeurs dans le Val-de-Marne). Entre 2010 et 2015, ce taux n'a pas augmenté à Orly, alors qu'il a connu une hausse de 1,6 point à l'échelle du département.

À Orly, les hommes sont plus fortement touchés par le chômage que les femmes (18,7 % contre 16,3 %). Cet écart s'est creusé entre 2010 et 2015. En 2010 en effet, le chômage touchait quasi également les hommes et les femmes.

Chômage, au sens du recensement, des 15-64 ans

	2015	2010
Nombre de chômeurs	2 005	1 788
Taux de chômage en %	18,3	17,4
Taux de chômage des hommes en %	18,5	17,4
Taux de chômage des femmes en %	18,2	17,4

Source : INSEE

L'analyse du taux de chômage par âge souligne que les jeunes sont particulièrement impactés par le chômage. Les hommes de 15-24 ans sont presque trois fois plus touchés par le chômage que les hommes de 25-54 ans. Pour les femmes, l'écart un peu moins important mais demeure important (presque trois fois plus).

La comparaison d'Orly avec le Val-de-Marne conduit à souligner le caractère exceptionnel du chômage chez les jeunes, particulièrement les hommes, dans la commune. Ainsi, à Orly, les hommes de 15-24 ans sont plus d'1,5 fois plus touchés par le chômage qu'à l'échelle départementale.

Taux de chômage des 15-64 ans par sexe et âge en 2015 à Orly et dans le Val-de-Marne

Orly

15-24 ans		25-54 ans		55-64 ans	
Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
36,1 %	34,9 %	16,2 %	16,7 %	17,1 %	14,2 %

Val-de-Marne

15-24 ans		25-54 ans		55-64 ans	
Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
28,6 %	24,6 %	11,4 %	12,5 %	10,9 %	9,8 %

Source : INSEE

5/ Des actifs majoritairement sans diplôme

La majorité de la population non scolarisée de 15 ans ou plus à Orly ne possède aucun diplôme. Cette part est supérieure de plus de 14 points à la moyenne départementale. Néanmoins, le niveau de diplôme de la population active orlysiennne tend à s'améliorer puisque la part des actifs disposant du baccalauréat ou d'un diplôme de l'enseignement supérieur est en hausse sur la période 2010-2015.

Niveau de diplôme de la de la population non scolarisée de 15 ans ou plus à Orly

	2010	2015
Aucun diplôme ou au plus BEPC, brevet des collèges, DNB	45,3 %	40,4 %
CAP ou BEP	21,7 %	20 %
Baccalauréat	16,1 %	17,6 %
Diplôme de l'enseignement supérieur	16,8 %	22,1 %

Source : INSEE

Enjeux de la révision du PLU

- Favoriser l'implantation d'activités créatrices d'emplois, en lien avec le profil des actifs de la commune et l'évolution des niveaux de qualifications.
- Réduire les écarts de chômage entre les différentes tranches d'âge, notamment la tranche 15-24 ans.

6/ Une activité commerciale multipolaire

En 2019, la commune d'Orly compte 128 commerces qui couvrent l'ensemble des besoins de première nécessité, mais éprouvent parfois des difficultés sur certains secteurs.

Place du Marché



Centre commercial Orlydis



Photos : Citadia Conseil

L'offre commerciale est répartie en huit pôles de proximité :

- le Vieil Orly : centre-ville historique de la commune, l'offre commerciale y est développée et moyennement qualitative. Implantés essentiellement rue du Commerce et rue Louis Bonin, les commerces alimentaires ainsi que les cafés et restaurants sont bien représentés. La nouvelle place du Marché a été aménagée en 2011 à la place d'un îlot insalubre. Depuis peu, de nouveaux commerces se sont installés augmentant la diversité et la qualité de l'offre (boulangerie, barbier, traiteur)...
- le quartier de la gare : une dizaine de commerces se situe à proximité de la gare Orly-Ville et permettent de drainer la clientèle de passage et une partie des habitants du quartier du Parc de la Cloche,
- l'Hôtel de Ville : revalorisés par la rénovation de l'avenue Adrien Raynal, les commerces de ce pôle permettent de satisfaire les besoins de proximité du quartier,
- le Fer à Cheval : secteur aménagé il y a quelques années, cette centralité représente une nouvelle polarité commerciale forte de la commune avec une offre complète d'échelle intercommunale liée à la présence d'Orlydis (hypermarché et galerie commerçante). Ce pôle compte actuellement une trentaine de commerces soit un tiers de l'offre communale. Si les commerces du centre commercial sont franchisés majoritairement, les commerces animant la place sont peu qualitatifs. L'arrivée du tramway T9 devrait entraîner une requalification de la place Gaston Viens,
- la Pierre au Prêtre : ce quartier dispose d'une offre modeste, mais dynamique grâce à la concentration importante de population, de la présence d'un marché et des axes routiers structurants (RD 225) à proximité de ce pôle. Ce secteur situé en périmètre ANRU est en pleine restructuration,
- les Terrasses : situés essentiellement rue des Hautes Bornes, au rez-de-chaussée de l'ensemble d'habitation des Terrasses, les commerces du quartier Calmette se

composent d'une offre diversifiée de proximité (alimentaire, santé et services). Ils bénéficient de l'attraction du marché des Terrasses,

- les Saules : le centre commercial Saint-Exupéry a été complètement requalifié lors de la rénovation urbaine afin de lui donner une façade sur la voie des Saules dans le premier immeuble de la rénovation. Il présente un petit linéaire commercial avec des commerces de proximité (boulangerie, tabac, pharmacie) et bénéficie d'une agence postale.



Enjeux de la révision du PLU

- Veiller à une bonne répartition territoriale des commerces de proximité, en renforçant l'offre à l'Est par le biais des projets urbains.
- Conforter l'armature commerciale orlysiennne.
- Restructurer les pôles de proximité, parfois peu qualitatifs ou peu visibles.
- Mettre en valeur le pôle du Fer à Cheval (place Gaston Viens).

7/ Des zones d'activités en restructuration, à la recherche d'un second souffle

Orly dispose de sept zones d'activités, situées principalement à l'ouest de la commune, avec l'aéroport et le SÉNIA comme pôles majeurs.

7.1 L'aéroport Paris-Orly

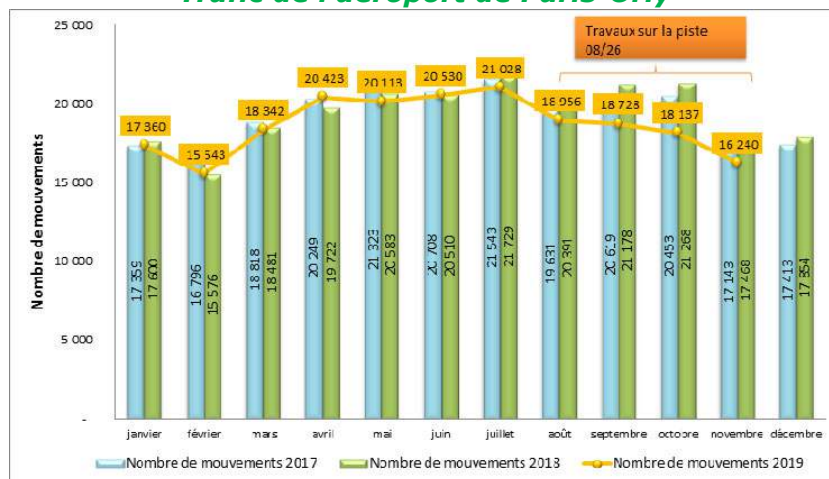
Équipement structurant d'échelles nationale et internationale, il est le deuxième aéroport français avec 27 000 emplois directs sur 1 540 hectares, répartis sur les communes de Villeneuve-le-Roi, Paray-Vieille-Poste, Wissous, Athis-Mons, Chilly-Mazarin, Morangis et Orly. La zone aéroportuaire occupe 245 hectares du territoire orlyzien et est concernée par plusieurs projets de requalification (Cœur d'Orly, GPE, Orlytech...). Elle se compose au Nord d'une zone d'activités accueillant Air France Industries, au centre de la zone de fret et d'activités hôtelières, au Sud et à l'Ouest d'une partie du terminal 4, de tarmacs, de pistes et de parkings.

Environnement urbain de l'aéroport Paris-Orly



Source : APUR

Trafic de l'aéroport de Paris-Orly



Source : DGAC

En 2018, selon Aéroports de Paris, l'aéroport d'Orly a accueilli 33,1 millions de passagers, soit une hausse de 3,4 % par rapport à l'année 2017. Paris-Orly est ainsi le dixième aéroport européen en nombre de passagers.

7.2 Le SÉNIA

Zone d'activités de 118 hectares, liée à l'origine au marché de Rungis par l'intermédiaire d'activités logistiques, le SÉNIA a fait l'objet d'une opération de revitalisation suite à un délaissement à la fin des années 90. De nombreuses réflexions sont en cours pour permettre de renforcer son attractivité au nord et faire évoluer ses fonctions vers un secteur plus mixte au sud : intervention foncière, mutation des franges... La rénovation du SÉNIA s'inscrit dans le projet d'intérêt métropolitain porté par l'EPAORSA et les Villes d'Orly et de Thiais.

Le secteur du SÉNIA, entre la route Charles Tillon et la rue du Puits Dixme, devrait ainsi muter vers une zone plus urbaine accueillant du logement, des équipements publics, des espaces verts, et des commerces et services de proximité.

7.3 Les Cosmonautes

Créées en 1960 entre les communes de Choisy-le-Roi et Orly, cette zone d'activités souffre d'un déficit d'image et d'attractivité dû à des espaces communs et du mobilier urbain peu qualitatifs. Elle accueille des PME/PMI dont certaines sont dynamiques et souhaitent poursuivre leur développement sur Orly, notamment dans le domaine de la construction. La rénovation urbaine du quartier (NPRU) et l'arrivée du tramway T9 sont des opportunités pour envisager sa requalification et son déploiement de part et d'autre de la rue Christophe Colomb.

Zone d'activités des Cosmonautes



Photo : Citadia Conseil

7.4 Les Chaudronniers

Cette zone d'activités mixte est située au sud-ouest de la commune, à l'interface entre la zone aéroportuaire et le quartier du Parc de la Cloche. L'implantation du groupe Amorino a permis une revalorisation et un agrandissement du secteur Sud. La mutation de l'emprise Nord est envisagée, soit vers une zone d'activités plus qualitative, soit vers une zone de logement, dans tous les cas en compatibilité avec les secteurs pavillonnaires mitoyens. Elle vient en complément de la zone d'activités actuellement en cours d'aménagement au Clos Pantin.

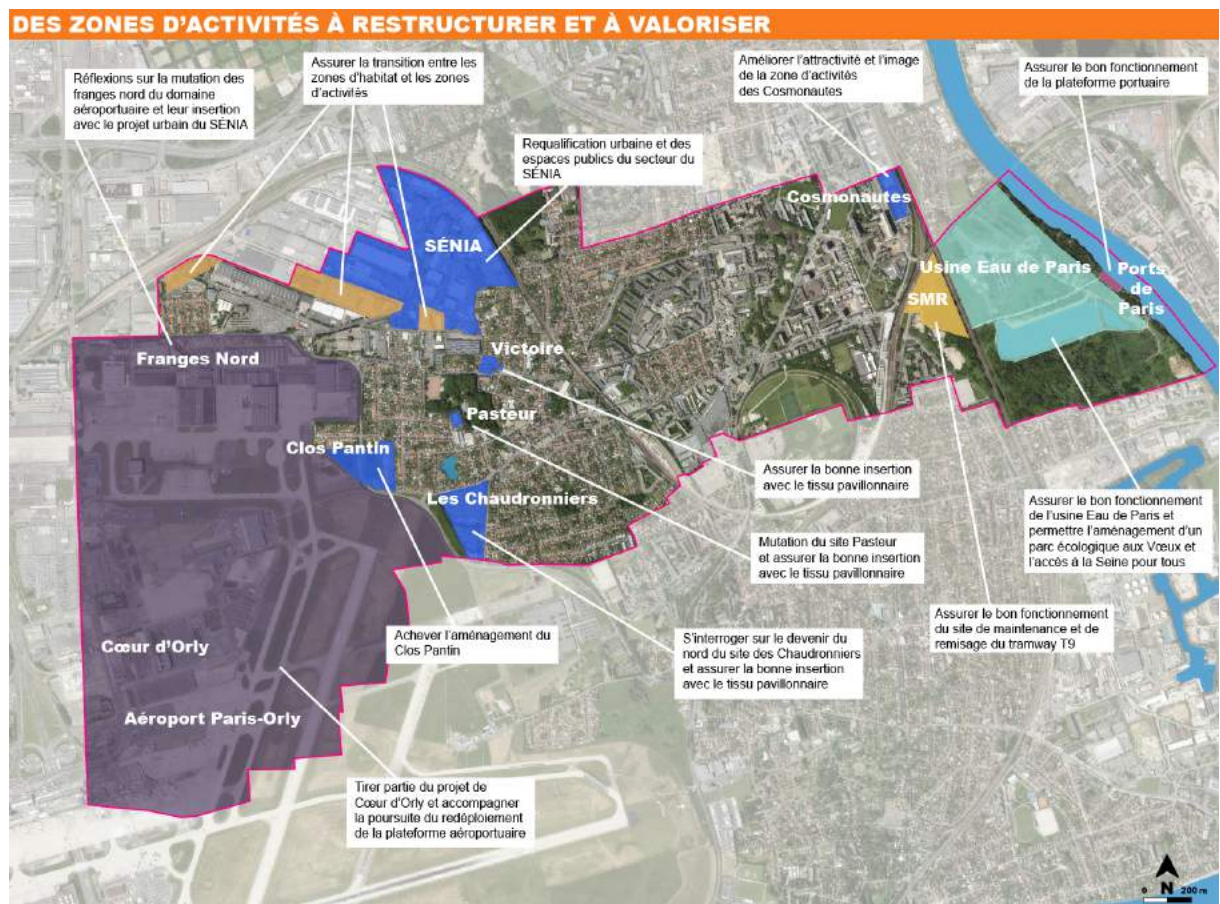
Usine Amorino dans la zone d'activités des Chaudronniers



Photo : Citadia Conseil

7.5 Orly-Victoire

Zone d'activités intégrée au tissu urbain au nord du parc Georges Méliès, elle se compose d'une petite dizaine d'ateliers et d'entrepôts, spécialisés dans le secteur de l'artisanat.



7.6 Pasteur

Bâtiments accueillant anciennement les services techniques communaux, cette zone d'activités regroupe ateliers et entrepôts au sein du tissu urbain et à proximité du parc Georges Méliès et accueille des ateliers d'artistes et des associations.

Ce secteur mutera vers des fonctions plus urbaines et intégrées au Vieil Orly.

7.7 Le Clos Pantin

Situé à l'ouest de la commune, à proximité de la zone aéroportuaire, le Clos Pantin représente une opportunité foncière conséquente pour le développement des activités économiques d'Orly. L'aménagement de ce secteur prend en compte le contexte du quartier afin de s'intégrer au tissu urbain préexistant, à l'interface de l'aéroport, d'activités logistiques et de zones pavillonnaires.

7.8 L'usine Eau de Paris

Au début des années 1960, la consommation parisienne d'eau potable continuant d'augmenter, les eaux captées loin de Paris ainsi que celles purifiées par filtration lente dans les usines de Joinville-le-Pont/Saint-Maur-des-Fossés et d'Ivry-sur-Seine ne suffisaient plus. Le Conseil Municipal de la Ville de Paris décide en 1961 la construction d'une nouvelle adduction depuis une unité de production supplémentaire.

L'usine s'insère dans un système d'entités distinctes : la station elle-même, deux conduites de refoulement vers Paris et un réservoir à deux niveaux d'une capacité de 240 000 m³ construit à L'Haÿ-les-Roses dans lequel l'eau produite est acheminée par une conduite de 1,80 mètres et y transite avant d'être dirigée vers la Porte d'Arcueil par une conduite de 2,50 mètres de diamètre.

À Orly même, les installations occupent 52 hectares en bord de Seine. Le terrain à l'origine inondable est remblayé à l'exception des darses (derniers vestiges d'anciennes sablières) qui, sur plus de 5 hectares, forment une réserve d'eau de 300 000 m³.

La modernisation et l'évolution de la filière de traitement de l'usine de production d'eau potable ont été engagées. Elles se traduisent par l'implantation de nouveaux bâtiments au sud-ouest du site, le long des voies ferrées. Ces travaux s'étaleront jusqu'en 2020.

Enjeux de la révision du PLU

- Maintenir les activités existantes sur le territoire communal, tout en permettant leurs évolutions.
- Améliorer l'image des zones d'activités orlysiennes.
- Favoriser l'accueil de nouvelles activités.

8/ Orly, terre de projets

8.1 Cœur d'Orly, un écoquartier d'affaire aux ambitions élevées

Dans le cadre du vaste programme de reconnexion de l'aéroport d'Orly à l'espace francilien, le projet Cœur d'Orly affiche la volonté de créer un quartier d'affaire de référence à l'échelle du sud parisien. Ce nouvel écoquartier se déploie au sein même du domaine aéroportuaire, pour former une véritable ville aéroportuaire et permettre la polarisation et la création d'activités d'économiques, afin qu'Orly ne soit plus un uniquement un lieu de passage pour ses usagers.



Esquisse : Cœur d'Orly

Pour cela, un travail particulier a été fourni concernant l'excellence environnementale, la qualité du cadre de vie, les équipements, les modes d'accessibilité, les bureaux, les services de proximité et les commerces et un pôle hôtelier.

Actuellement ont déjà été livrés le complexe hôtelier Accor, la passerelle piétonne reliant le quartier à l'aéroport et l'immeuble de bureau Askia où s'est installé l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre.

À terme, ce quartier de 13,5 hectares sera composé de :

- 70 000 m² de bureaux,
- Un centre commercial de 38 000 m²,
- 3 400 m² de commerces et de services en pied des immeubles de bureaux,
- un pôle hôtelier de 35 000 m², soit 650 chambres,
- une coulée verte,
- une promenade piétonne menant à l'aéroport d'Orly,
- 1 750 places de parkings.

8.2 Un nouveau souffle pour la zone d'activités du SÉNIA

En perte de vitesse depuis le milieu des années 90, et actuellement à la recherche d'un nouveau souffle via un positionnement différent, la zone d'activité du SÉNIA fait l'objet de nombreuses réflexions sur son avenir. Secteur à haut potentiel de développement de par sa situation géographique (6 km de Paris, proximité avec l'aéroport d'Orly), son potentiel foncier et les multiples projets à proximité (station de la ligne 14 au Pont de Rungis, Cœur d'Orly...), la zone du SÉNIA pourrait devenir à moyen terme un véritable lieu de vie aux fonctions variées.

Des réserves foncières ont ainsi été constituées dans la partie sud du SÉNIA, dans le secteur des Quinze Arpents. Depuis 2009, l'EPAORSA, par l'intermédiaire d'une convention avec l'EPFIF, entreprend en effet une politique d'acquisition foncière nécessaire à la mutation de la partie sud de la zone d'activités (Chemin des Carrières et Quinze Arpents).

Dans le cadre de sa réflexion sur la mutation de l'ensemble du SÉNIA, l'EPAORSA a, avec les Villes de Thiais et d'Orly, mené une étude de conception urbaine et établi un plan de

référence du SÉNIA, comprenant aussi les possibilités de mutation de la frange nord de la plateforme aéroportuaire. Ce schéma de cohérence urbain a pour objectif :

- l'établissement d'un plan de récolement de l'ensemble des projets en œuvre sur le SÉNIA,
- l'identification des conséquences urbaines, programmatiques et calendaires de ces projets et la formulation d'alertes au regard d'un projet global,
- la mise en évidence des besoins générés en équipements publics,
- les secteurs des Quinze Arpents et Chemin des Carrières seront englobés dans le projet dans le but de construire un ensemble à dominante habitat afin d'assurer une liaison entre le centre-ville d'Orly et le nouveau quartier métropolitain autour du Grand Paris Express

Esquisse du plan de référence du SÉNIA



Esquisse : AREP/Menighetti

9/ Constats et enjeux

Ce qu'il faut retenir

- SDRIF, secteurs d'enjeux : SÉNIA, Cœur d'Orly et secteur du Bouvray.
- SDRIF, sites multimodaux d'enjeux métropolitains : SÉNIA et plateforme portuaire.
- Objectif CDT Grand Orly : + 3 000 emplois/an.
- Une offre économique conséquente (taux d'emploi : 2,6).
- Une économie tertiaire, basée sur les activités de transport et logistique.
- Un tissu économique composé de grands établissements.
- Un tissu commercial de proximité, multipolaire et bien réparti sur la commune, mais parfois vétuste et peu visible.
- Des activités d'envergure internationale.
- Des projets économiques structurants : Cœur d'Orly et rénovation du SÉNIA.
- Une baisse des actifs et du nombre d'emploi entre 2006 et 2011.
- Un chômage élevé, notamment chez les jeunes.
- Des zones d'activités à restructurer et à repositionner économiquement.

Enjeux

- Favoriser l'implantation d'activités créatrices d'emplois, en lien avec le profil sociodémographique de la commune.
- Réduire les écarts de chômage entre les différentes tranches d'âge, notamment sur la tranche 15-24 ans.
- Veiller à une bonne répartition territoriale des commerces de proximité, en renforçant l'offre à l'est par le biais des projets urbains.
- Conforter l'armature commerciale orlysiennne.
- Restructurer les pôles de proximité.
- Conforter le pôle du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens.
- Maintenir les activités existantes sur le territoire communal.
- Améliorer l'image des zones d'activités orlysiennes.
- Favoriser l'accueil de nouvelles activités.
- Tirer profit des nombreux projets économiques sur la commune et aux alentours.

8. L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET ADAPTATION AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS

1/ Bilan du PLU 2007

⇒ **Diagnostic**

- Quatre parties s'intéressent aux équipements dans le diagnostic :
 - l'action sociale (partie 9),
 - la culture et l'art dans la ville (partie 10),
 - les équipements sportifs et de loisirs (partie 11),
 - les équipements scolaires (partie 12),
- Des titres descriptifs mais des enjeux dégagés.

⇒ **PADD**

- Renforcer les services publics.
- Accroître et pérenniser les manifestations sportives et culturelles.

⇒ **Dispositifs réglementaires : zonage et règlement**

- Pas de zone spécifique aux équipements.
- Une localisation indicative sur le plan de zonage : pour la reconstruction du collège Robert Desnos.
- Un emplacement réservé pour l'extension du cimetière.
- Des règles plus souples que pour les autres types de construction, afin de ne pas empêcher la réalisation de projets d'intérêt public.

Enjeux de la révision du PLU

- Actualiser l'analyse et faire une carte de localisation des équipements.
- Réinterroger les enjeux définis dans le diagnostic du PLU 2007.
- Assurer la satisfaction des besoins et une bonne répartition territoriale des équipements.
- Inscrire la réalisation d'équipements dans le PADD, les OAP et le plan de zonage (en fonction de l'avancement des projets).
- Maintenir des règles souples afin de favoriser la réalisation des projets d'équipements.

2/ Équipements administratifs et services publics

Orly dispose d'équipements administratifs et liés aux services publics sur son territoire. Parmi eux, la mairie et le centre administratif.

Par ailleurs, la commune compte deux cimetières, l'un avenue de la Victoire (2,2 hectares), l'autre rue du Maréchal Foch (1,1 hectare).

3/ Une offre complète d'équipements liés à l'enfance

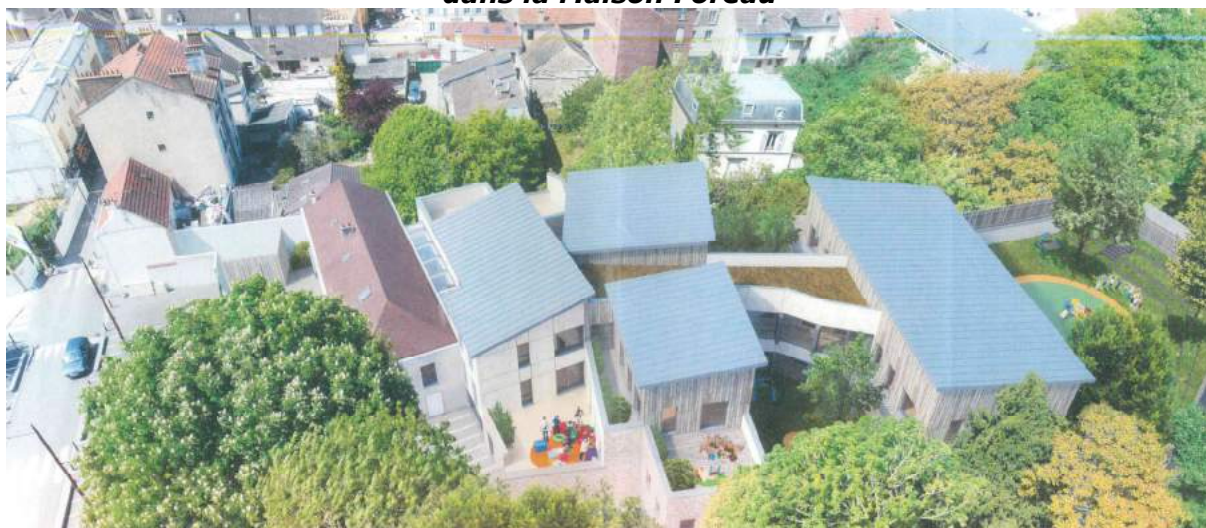
Dépendant de l'académie de Créteil, Orly dispose d'une offre scolaire dimensionnée pour la population actuelle. Les équipements ont été construits en réponse à la réalisation du Grand Ensemble, la ville comptant alors plus de 30 000 habitants.

3.1 Une offre en équipements petite enfance riche

Orly compte cinq structures d'accueil collectif, regroupant au total 221 places, et ne proposant uniquement qu'un seul mode de garde : la crèche collective. Deux structures sont municipales (mini crèche Charles de Foucauld avec 15 places et les P'tits Loup'ings avec 36 places) et trois structures départementales (Les Hautes Bornes 1 avec 55 places, Les Hautes Bornes 2 avec 45 places et Le Parc de la Cloche avec 70 places).

Le multi accueil associatif Les Petits Fermiers a ouvert en septembre 2018, et offre 30 places, dont 5 réservées à la Ville. Le Département relocalise la crèche du Parc de la Cloche dans la Maison Foreau, place du Marché. Cette nouvelle crèche devrait compter dix places supplémentaires.

Perspective de la nouvelle crèche départementale dans la Maison Foreau



Il existe également 81 assistantes maternelles agréées, correspondant à 166 places. La commune dispose également d'un Relais Assistante Maternelle de 60 enfants et d'un lieu d'accueil enfants-parents à proximité de la crèche Les P'tits Loup'ings.

3.2 De nombreuses structures récentes d'accueil de loisirs

L'accueil des maternelles se déroule au sein des écoles pour les élèves de Jean Moulin, Marcel Cachin et de Paul Éluard. Deux bâtiments entièrement dédiés à l'accueil des maternelles ont été livrés récemment : Andrée Chedid (2013) et Les Explorateurs (2010). L'accueil des élémentaires se déroule uniquement au sein de nouvelles structures dédiées : Andrée Chedid, Adrienne Bolland et Les Étoiles.

3.3 Une bonne offre d'équipements primaire et secondaire

Orly regroupe 7 écoles maternelles, 10 écoles élémentaires, 2 collèges, 1 lycée professionnel et 1 institut médico-éducatif. Les écoles maternelles et élémentaires regroupent respectivement, en 2015, 1 241 et 1 763 élèves, dans 48 et 96 classes.

L'analyse des capacités d'accueil des établissements scolaires, réalisée par la Ville, démontre une occupation à 100 % des écoles maternelles et une occupation à 76,3 % des écoles élémentaires.

Effectifs des écoles maternelles en 2015

	École	Effectifs	Classes	Nombre de places	Taux d'occupation
Ouest	Georges Beaudelaire	21	1	30	70 %
	Jean Moulin	187	7	210	89 %
	Noyer-Grenot	117	5	125	93,6 %
	Romain Rolland	240	10	250	96 %
Est	Joliot-Curie	235	10	250	94 %
	Marcel Cachin	250	11	275	90,9 %
	Paul Éluard	191	4	100	191 %
Total		1 241	48	1 240	100,1 %

Source : Ville

Effectifs des écoles élémentaires en 2015

	École	Effectifs	Classes	Nombre de places	Taux d'occupation
Ouest	Georges Beaudelaire	45	2	54	83,3 %
	Jean Moulin	212	9	243	87,2 %
	Centre	127	5	135	94,1 %
	Romain Rolland A	242	11	259	93,6 %
	Romain Rolland B	225	13	306	73,6 %
Est	Joliot-Curie	330	14	329	100,3 %
	Marcel Cachin A	170	13	306	55,6 %
	Marcel Cachin B	126	11	259	48,7 %
	Paul Éluard A	123	8	188	152,1 %
	Paul Éluard B	163	10	235	
Total		1 763	96	2 312	

Source : Ville

Un diagnostic des équipements scolaires réalisé a mis en avant les constats suivants :

- des capacités d'accueil atteintes sur certains secteurs scolaires (écoles et accueils de loisirs),
- des équipements scolaires anciens, bien entretenus mais vieillissants,
- des équipements à adapter aux défis éducatifs du XXI^{ème} siècle.

Des actions seront donc menées dans les prochaines années pour restructurer et étendre le groupe scolaire Jean Moulin, étendre l'école maternelle Noyer-Grenot, et créer un nouveau groupe scolaire à Calmette.

Ce nouveau groupe scolaire devra s'intégrer dans la nouvelle géographie urbaine dessinée par le projet de renouvellement urbain du quartier, constituer un équipement innovant sur le plan environnemental qui laisse une large place aux nouvelles pédagogies et au numérique, privilégier la mixité sociale à l'image du nouveau quartier en mutation, concevoir des espaces souples et évolutifs favorisant les mutualisations, les appropriations multiples et les évolutions ultérieures, et favoriser la réussite éducative des élèves dans un cadre de travail stimulant. Le nouveau groupe scolaire à Calmette comprendra 18 classes (6 maternelles, 10 élémentaires, 2 classes rotules en fonction des besoins), 2 unités d'inclusion d'enfants de l'IME, un accueil de loisirs maternel, un accueil de loisirs élémentaire, un restaurant scolaire et des salles d'activités ouvertes sur le quartier.

À moyen terme (à partir de 2023), dans les quartiers Est, il est prévu :

- la démolition/reconstruction de l'école maternelle Paul Éluard,
- la démolition/reconstruction du groupe scolaire Marcel Cachin,
- la restructuration/extension des écoles maternelle et élémentaire Joliot-Curie.

Enfin, de nouveaux équipements scolaires pour accompagner l'émergence d'un nouveau quartier (SÉNIA-Quinze Arpents) sont prévus. Deux groupes scolaires seront construits sur le plateau, le premier de ces deux équipements est prévu à l'horizon 2024/2025.

Deux collèges sont également situés sur la commune : le collège Robert Desnos qui a été livré en 2017, et le collège Dorval qui devrait être reconstruit à l'horizon 2023/2024 permettant une restructuration urbaine du secteur des Ruelles dans le Vieil Orly.

Enfin, il existe deux établissements privés gérés par la Fondation d'Auteuil, dans le quartier Grignon, qui accueille des enfants et adolescents en grande partie en pension complète.

3.4 Une offre attractive d'enseignement supérieur spécialisé

Orly compte en outre deux établissements d'enseignement supérieur spécialisé :

- l'école Georges Méliès : école d'enseignement supérieure aux métiers du cinéma d'animation et aux effets visuels numériques, cet institut est situé à proximité du parc Georges Méliès. Il a été créé en 1999 et s'est installée dans un bâtiment neuf livré en 2013. L'objectif est de former des artisans de l'image animée grâce à un programme basé sur les fondamentaux artistiques et des enseignements dispensés par des professionnels du domaine,
- le Centre des Formations Industrielles (CFI) : école de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Paris, il propose des formations en alternance et continue (CAP au bac +3) dans les domaines de l'automobile, de l'énergie, de la menuiserie et de la maintenance.

L'Institut Georges Méliès



Le Centre de Formations Industrielles



Photos : Citadia Conseil

4/ Des équipements sportifs adaptés à tous les âges

Orly est plutôt bien doté en équipements sportifs, l'offre est dense et est répartie sur la quasi totalité du territoire communal habité. Elle comprend :

- gymnases :
 - 2 gymnases autonomes (Robert Desnos et Youri Gagarine),
 - 4 gymnases rattachés à des équipements scolaires (Dorval, Romain Rolland, Marcel Cachin et Paul Éluard),
 - 1 salle d'évolution collège gérée par le Département (Robert Desnos),
 - 1 gymnase privatif avec conventionnement (Air France),
- complexes sportifs :
 - 1 piscine + tennis + boulodrome (Léon Truÿns),
 - 1 stade + dojo + salle de boxe + boulodrome (complexe sportif Jean-Pierre Beltoise),
 - 1 stade + city stade + entraînement de rue (*street workout*) (complexe sportif Jean-Pierre Beltoise),
 - 1 stade + boulodrome (Les Saules),
- équipements extérieurs :
 - parc intercommunal des sports du Grand Godet (situé à Villeneuve-le-Roi),
 - stade Gallieni : situé à Orly mais géré par la Ville de Villeneuve-le-Roi. Il n'est pas ouvert aux Orlysiens,
 - un centre équestre municipal (parc des Saules).

Le gymnase Air France et le centre équestre



Photos : Ville

Le Paris Football Club (PFC) a installé ses centres d'entraînement et de formation à Orly, dans la plaine des jeux, aux Saules. À terme, le PFC devrait abandonner son siège situé dans le XIII^{ème} arrondissement de Paris pour installer ses salariés administratifs à Orly.

5/ Des équipements culturels attractifs et diversifiés

La culture est un secteur important pour la Ville, qui entend développer le concept d'une culture pour tous et par tous, fondé sur l'initiative citoyenne des habitants (expositions, spectacles, évènements divers...). La commune possède une offre d'équipements culturels varié :

- pratique culturelle :
 - ludothèque Joliot-Curie : elle est principalement fréquentée par les tout-petits et les enfants de 6 à 8 ans,

- ludothèque Clément Ader, en pied d'immeuble. Son déménagement est prévu à proximité de l'école Paul Éluard,

- formation artistique :
 - école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive. Située dans le château Georges Méliès depuis 2000, elle accueille chaque année près de 400 élèves,
 - école Georges Méliès (privé),
- diffusion culturelle :
 - centre culturel Louis Aragon-Elsa Triolet. Situé place Gaston Viens, il comprend une salle de spectacle et de cinéma de 400 places,
 - bibliothèque Louis Bonin.

La création d'une Halle aux talents, aux Terrasses, permettra d'accueillir des artistes, et d'avoir un nouveau lieu culturel ouvert sur le quartier. Elle comprendra neuf ateliers d'artistes orlysiens, un espace d'exposition ouvert aux habitants, et un tiers lieu convivial support de médiation artistique et culturelle.

6/ Équipements sociaux et de santé

6.1 L'offre de santé

L'offre de médecine générale est portée par les groupes médicaux. En effet, sur la quinzaine de médecins généralistes recensés sur la ville, 14 exercent au sein de quatre structures collectives (deux publiques et deux privées) :

- centre municipal de santé (CMS) Georges Méliès dans le Vieil Orly,
- centre municipal de santé (CMS) Calmette,
- un regroupement pluri professionnel libéral dans le quartier de la Pierre au Prêtre qui compte quatre médecins généralistes,
- enfin quatre médecins qui exercent au sein d'un cabinet de groupe, en limite des quartiers Terrasses, Calmette et Tilleuls.

Seuls deux généralistes sont implantés de manière individuelle dans la ville.

Il faut compter également sur :

- un centre médico-psycho-pédagogique (CMPP) et un centre d'accueil psychanalytique pour adultes,
- six pharmacies, dont quatre en secteur ANRU,
- six infirmières en CMS et douze libérales,
- six kinésithérapeutes en CMS et treize libéraux,
- six dentistes en CMS et cinq libéraux,
- un IME.

6.2 Le projet municipal de santé

Le projet municipal de santé s'inscrit dans le cadre des politiques et dispositifs territorialisés en matière de santé et d'accompagnement médico-social. Il est un engagement de la Ville à garantir une offre de soins coordonnée et renforcée, notamment en réponse aux besoins prioritaires de santé et sociaux de la population. Les cinq axes prioritaires du projet municipal de santé sont de :

- développer les dispositifs locaux d'accès aux droits,
- valoriser les dispositifs et services médico-sociaux intervenant sur le territoire,
- promouvoir la complémentarité des différents professionnels et réseaux de santé intervenant sur le territoire,
- anticiper les évolutions attendues de l'offre de soin sur le territoire,

- consolider les services municipaux de soins et de prévention.

Il est ainsi prévu la réalisation d'un centre municipal de santé unique, ayant vocation à remplacer les deux CMS existants devenus vieillissants, moins bien adaptés à la pratique médicale et ne pouvant être rénovés durablement. Le nouveau CMS sera équipé d'un plateau technique rénové, réunira les professionnels actuels et pourra accueillir de nouvelles consultations spécialisées. Il sera situé à proximité de la place Gaston Viens, au cœur d'Orly, et bien relié à tous les quartiers de la ville.

Par ailleurs, une nouvelle maison médicale verra le jour avenue des Martyrs de Châteaubriant d'ici 2020. Elle comprendra des médecins généralistes, un cabinet de radiologie, une sage-femme, des consultations de médecine générale d'urgence (9h-22h) et d'autres professionnels de santé.

Enfin, un espace médico-social sera installé au sein de la résidence pour personnes âgées (RPA) Georges Méliès en 2020. Il proposera des actions de prévention, des consultations, des séances de vaccination et une permanence médico-sociale pour tous les retraités orlysiens.

Maison médicale et extension de la RPA Georges Méliès



Sources : Ville

7/ Une connexion à la fibre optique en cours sur la commune

La commune a été intégrée au Schéma Directeur de l'Aménagement Numérique (SDTAN) du Val-de-Marne, élaboré en 2011. Il vise à offrir une couverture en Très Haut Débit et Fibre Optique à l'ensemble du département à l'horizon 2015. L'aménagement numérique est une nécessité pour permettre aux projets et entreprises de se développer en bénéficiant d'un service performant de qualité.

Le territoire communal est en cours de connexion à la fibre optique.

8/ Constats et enjeux

Ce qu'il faut retenir

- Une offre riche et diversifiée, globalement adaptée aux besoins actuels et futurs de la commune.
- Une offre en médecine spécialisée qui ne répond pas totalement aux besoins locaux.
- Une offre en fibre optique en cours d'installation.

Enjeux

- Maintenir et optimiser l'offre en équipements et en services existante.
- Rénover les équipements vieillissants.
- Assurer des centralités de quartiers, intégrant une offre d'équipements et de services satisfaisante.
- Accroître la visibilité des équipements existants et favoriser leur accès, notamment par les liaisons douces et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Partie 2

État initial

de l'environnement

1. DES IMAGES DU TERRITOIRE À AFFIRMER ET UNE IDENTITÉ PAYSAGÈRE À FAIRE VALOIR

1/ Bilan du PLU 2007 : une thématique du paysage à développer

Les nouvelles avancées réglementaires ont permis de renforcer les obligations en matière de considération des enjeux paysagers dans l'urbanisme. La révision du PLU, approuvé en 2007, est l'occasion de renforcer cette dimension dans le cadre de la poursuite du développement à l'horizon 2025. Dans un premier temps, il est utile de préciser le traitement réservé aux enjeux paysagers dans le précédent document d'urbanisme.

⇒ **État initial de l'environnement**

- Le rapport de présentation propose une analyse des différents quartiers de la commune et des franges urbaines, notamment l'aéroport, la zone d'activités SÉNIA et les bords de Seine. Cependant, la morphologie urbaine ou les ambiances ne sont pas considérées.
- Une explication relative à la modification du périmètre de protection de l'église Saint-Germain, seul monument historique de la commune, est apportée dans l'état initial de l'environnement.
- Dans les annexes, une série de fiches références présente les éléments de patrimoine bâti remarquable de la commune qui sont identifiés et protégés dans le PLU.

⇒ **PADD**

- Le PADD affiche de nombreux objectifs de préservation du patrimoine bâti remarquable et de l'identité architecturale de chaque quartier, dont les zones pavillonnaires.
- Un objectif d'amélioration et de mise en valeur des cheminements doux est également affiché, de même qu'un objectif en faveur de la création d'espaces publics de qualité.
- Le PADD affiche enfin une volonté de redynamisation et de renouvellement de certains secteurs, ainsi que de renforcement des liens entre les quartiers.

⇒ **Règlement/Orientations d'aménagement (OA)**

- Des éléments de patrimoine bâti sont identifiés, conformément à l'article L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme (recodifié en article L.151-19), via des inscriptions graphiques associées à des prescriptions.
- La thématique du paysage est peu prise en considération dans les Orientations d'Aménagement, mis à part sous l'angle des espaces verts.
- Les espaces verts majeurs (parcs, squares et jardins publics) sont concernés par des espaces classés Espaces Boisés Classés et un zonage N qui reste peu restrictif.

Enjeux de la révision du PLU

- Établir une analyse paysagère globale de la commune.
- Développer la notion des ambiances paysagères de la ville afin de préserver et valoriser les atouts du territoire et de mettre en valeur les secteurs moins qualitatifs.
- Placer la question du paysage au cœur des projets de développement et de renouvellement.

1/ Un socle naturel à révéler

Le socle naturel du territoire est partie prenante de l'identité paysagère d'Orly. L'adaptation de l'urbanisation à ce socle géomorphologique constitue un point essentiel que le PLU doit prendre en considération, afin de tirer parti des atouts du territoire et de limiter les impacts des constructions.

1.1 Une géomorphologie forgeant l'identité du territoire

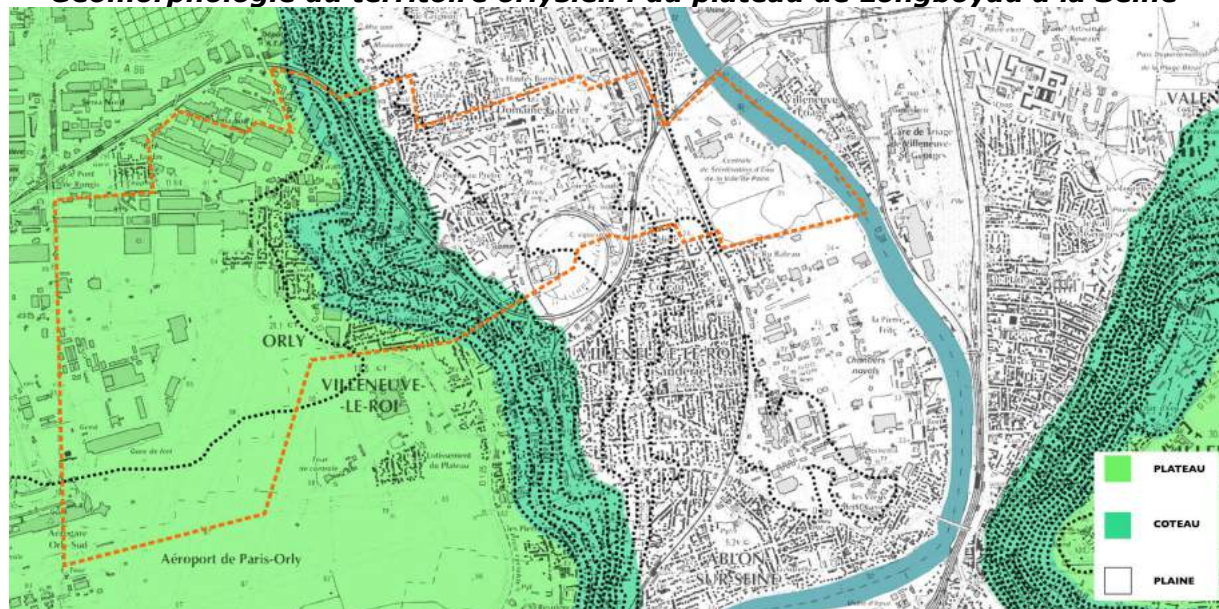
Orly s'étire perpendiculairement à la rive gauche de la Seine et se caractérise par trois entités paysagères structurantes, basées sur la topographie du territoire.

La plaine alluviale, formée par le déplacement de la Seine, s'étend à l'est du territoire. Son urbanisation a été marquée par l'aménagement de grands ensembles et de constructions contemporaines qui marquent une rupture avec le paysage urbain du plateau ou des coteaux. Le fleuve constitue la limite orientale de la commune.

Le plateau de Longboyau, à l'ouest, se situe dans le prolongement de la Beauce. D'une altitude comprise entre 83 mètres et 86 mètres, il s'incline légèrement du Nord au Sud et domine la vallée fluviale. Il accueille principalement des zones d'activités (comme le SÉNIA) et surtout la plateforme aéroportuaire qui constitue le seul endroit au cœur du sud de l'agglomération parisienne où le plateau offre un paysage dégagé. Les espaces ouverts du plateau autour de la plateforme aéroportuaire constituent ainsi un espace de respiration.

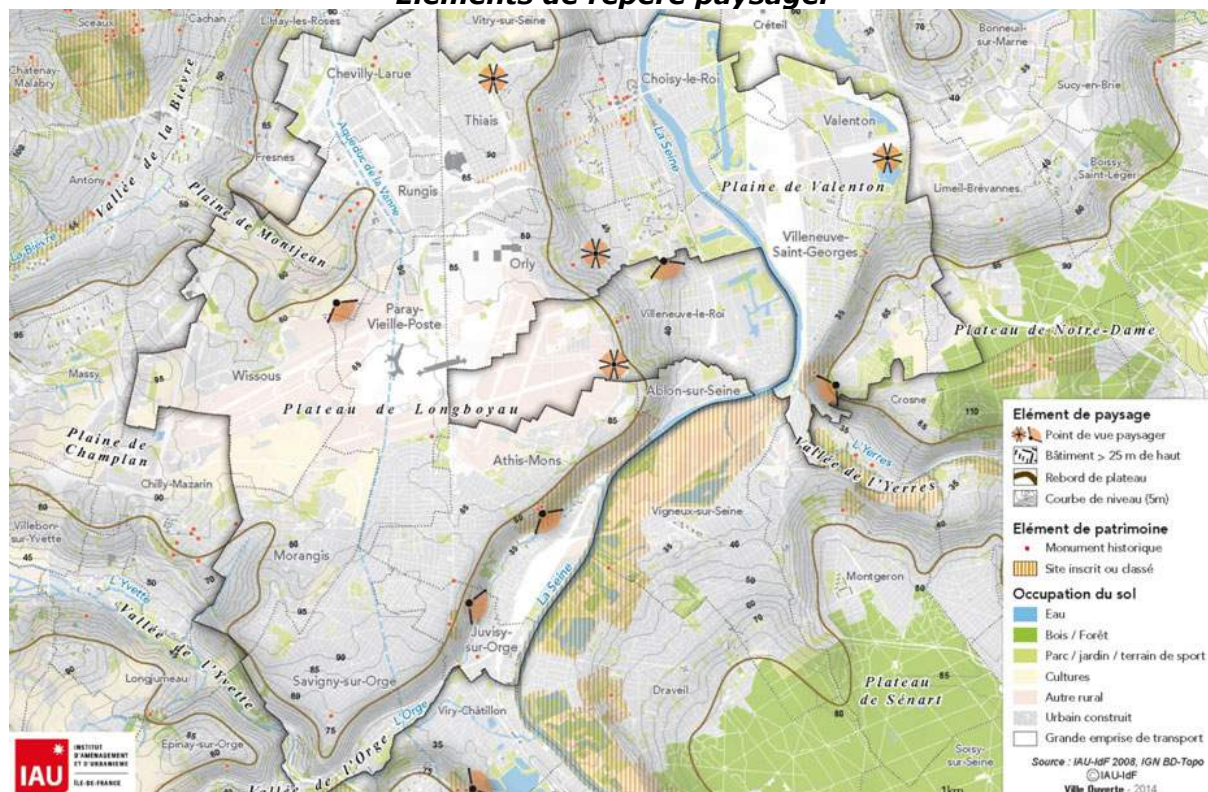
Au centre, le coteau creusé dans le plateau calcaire par la Seine, cloisonne la plaine alluviale et s'étagé sur 50 mètres au-dessus du fleuve. Il dessine une limite franche entre le plateau et la vallée et offre des vues intéressantes.

Géomorphologie du territoire orlyzien : du plateau de Longboyau à la Seine



Source : ENSP Versailles

Éléments de repère paysager



Source : IAU

1.2 Des éléments de nature qui participent à la qualité des ambiances paysagères

La nature est très présente à Orly, elle joue un rôle clé dans la qualité des ambiances paysagères du territoire. La commune se caractérise d'abord par une présence de l'eau notable, mais dont la visibilité gagne à être renforcée. La ville jouit en effet d'une localisation privilégiée au bord de la Seine qui joue un rôle structurant et fait office de guide visuel dans le paysage orlysiens, grâce aux structures végétales qui l'accompagnent. La présence de l'eau à Orly est également matérialisée par le bassin du parc Georges Méliès ou encore l'étang du Trou à Glaise qui agrémentent les ambiances dans la ville (jeux de miroirs...). Le vieux lavoir rappelle également la présence de nombreuses sources dans le plateau.

La végétalisation des berges de la Seine participe à renforcer la qualité paysagère du site, même si l'aspect très en friche de certains tronçons de berges peut au contraire desservir la qualité paysagère du site et apporter un sentiment d'insécurité.

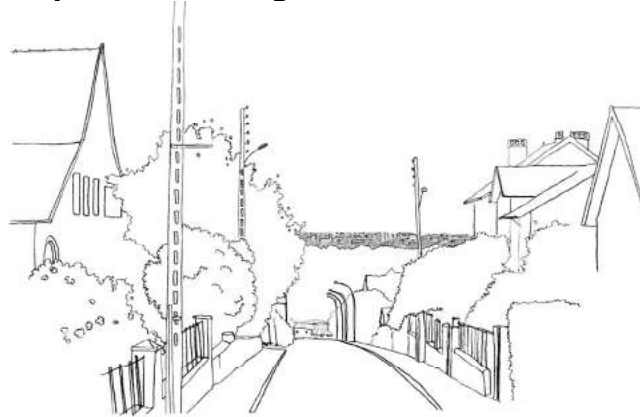
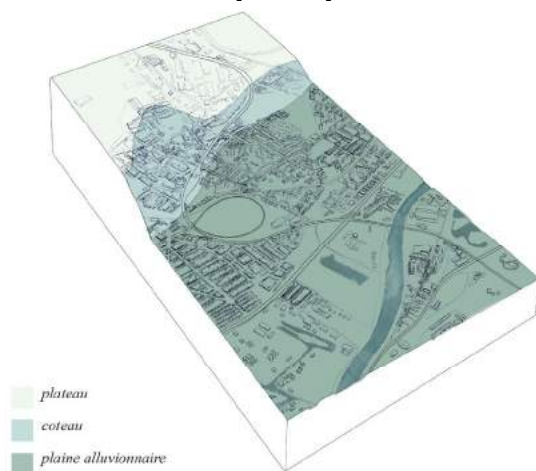
D'autre part, la ville dispose d'une armature végétale dense et structurante, au travers d'espaces verts publics, d'alignements d'arbres, ou encore de jardins privés, qui apportent une forte valeur paysagère, mais également offrent des repères et enrichissent les ambiances.

1.3 Des vues et perspectives du territoire liés à cette situation particulière

La topographie marquée des coteaux permet de nombreux points de vue de qualité et de belles perspectives visuelles sur le site du sud parisien. La topographie permet également des correspondances visuelles entre la vallée et le coteau, la vallée constituant un horizon assez présent depuis le coteau et offrant des repères liés au site naturel. De plus,

sur le coteau, les reliefs accusés donnent du caractère aux lieux et aux motifs qui y trouvent place.

Implantation du tissu urbain sur le relief et lecture du relief d'Orly depuis les coteaux qui s'opère avec au loin le plateau et ses grands ensembles



Source : ENSP Versailles

Plusieurs types de vues et des perspectives paysagères intéressantes sont identifiés au sein de la commune : vues généralement longues, cadrées sur un élément fort du paysage et bornées par des écrans latéraux attirant l'œil vers un point de fuite. Ces vues sont généralement cadrées par des alignements d'arbres ou par un front bâti et permettent de souligner un élément fort du paysage (patrimoine bâti, vue lointaine...). Dans le territoire, on trouve par exemple des perspectives visuelles sur l'église Saint-Germain, ou encore des vues sur la vallée de la Seine cadrées par des fronts bâtis ou des alignements d'arbres.

Des perspectives quelquefois appréciables sont également identifiées depuis les rues au droit du coteau ou au travers des jardins privatifs vers la vallée de la Seine. Ces perspectives lointaines sur la vallée de la Seine se rencontrent principalement sur le coteau qui domine la vallée de la Seine.

Des alignements d'arbres ponctuant les rues orlysiennes contribuent également à la qualité de la lecture du paysage. Ils animent et structurent l'espace public et soulignent les perspectives.

Les ouvertures visuelles permettent de rattacher le territoire communal à un contexte paysager plus élargi. En milieu urbain dense, il est rare d'observer des ouvertures dans le champ de vision, du fait de la densité importante du bâti ou des hauteurs des constructions par exemple. À Orly, on observe donc principalement ce genre d'ouvertures visuelles le long de la Seine et au niveau des pelouses aéroportuaires.

Les panoramas sont des ouvertures visuelles remarquables qui se rencontrent au niveau des points hauts du territoire. Les panoramas permettent d'embrasser du regard une portion importante du territoire.

Deux belvédères positionnés sur des buttes du plateau permettent de profiter des panoramas sur la zone aéroportuaire. Ils offrent des vues sur le plateau et les grandes plaines dégagées. Toutefois, certaines plantations d'arbres sur les pentes ne sont pas attrayantes et cloisonnent l'espace en masquant des vues potentielles. Les belvédères restent peu fréquentés. Ils sont reliés à une piste cyclable à mettre en réseau qui pourrait favoriser leur accès.

Le Centre administratif permet également d'observer un panorama sur la ville d'Orly.

Enfin, un panorama remarquable est offert sur Orly et les communes environnantes depuis le parc des Saules, aménagé sur le talus de la voie ferrée dans la plaine alluviale. Une table d'orientation et un cadran de solaire géant permettent de situer le territoire dans son contexte territorial.

Cependant, malgré une situation géomorphologique particulière permettant des fenêtres visuelles sur la vallée, ces dernières restent trop rares car masquées en partie par l'urbanisation et peu signalées. Les pavillons implantés dans cet espace de coteaux laissent entrevoir le paysage lointain, mais dans le bas d'Orly, la faible pente du coteau et la hauteur des grands ensembles écrasent la topographie.

Les fenêtres visuelles sont donc primordiales pour la bonne compréhension du territoire. Elles forgent son image et ses représentations et doivent faire l'objet d'une préservation voire d'une valorisation, comme ce qui a été fait au niveau du parc des Saules.

Ainsi, les relations visuelles du territoire doivent intervenir comme un préalable à tout projet d'aménagement urbain, à la fois pour considérer l'impact visuel des futurs aménagements urbains, mais également pour considérer des relations visuelles à préserver voire à mettre en œuvre avec le reste du territoire.

Des vues panoramiques sont permises au belvédère du Grand Godet, en face des pistes, et au Centre administratif



Photos : Citadia Conseil et Ville

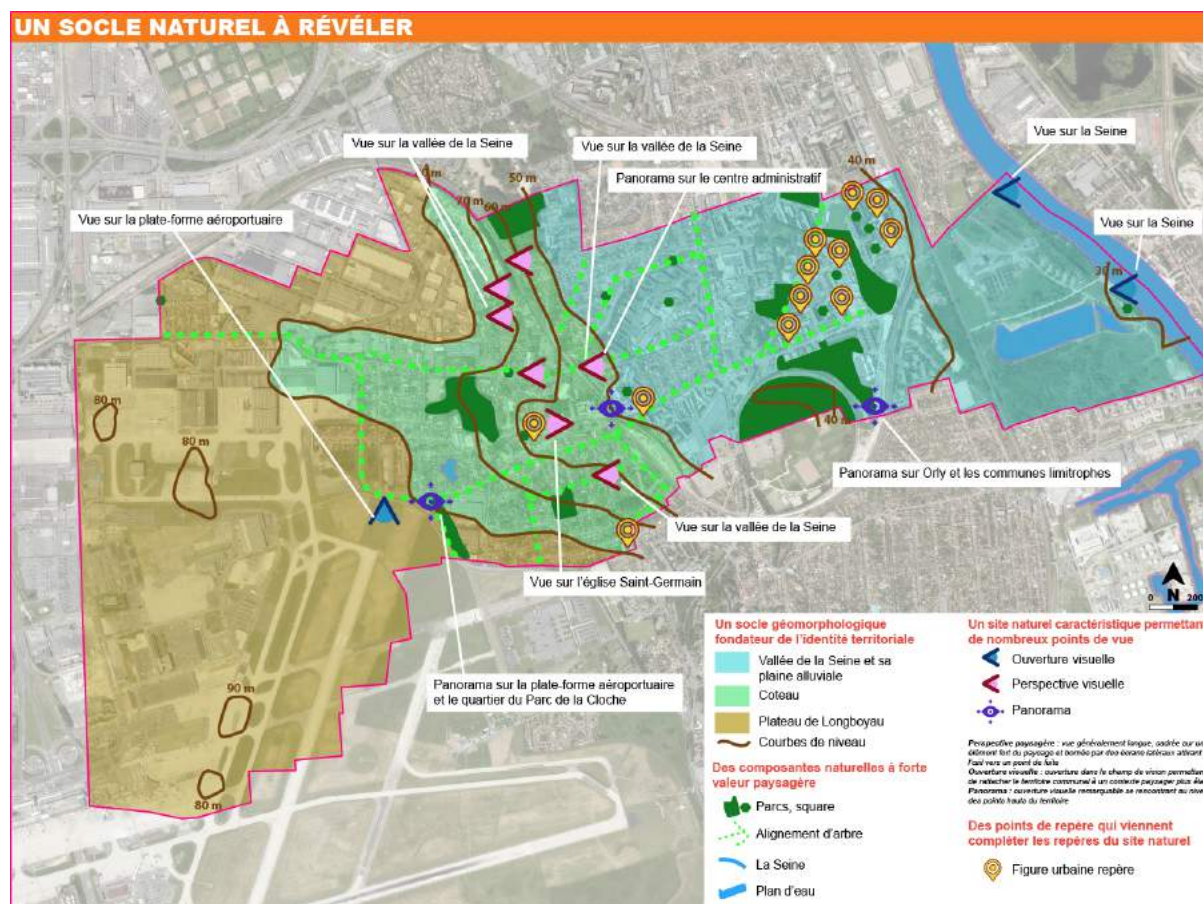
1.4 Des éléments repères structurant le paysage

Des points de repère urbains forts viennent compléter les repères liés au site naturel et faciliter la lecture du paysage depuis l'extérieur du territoire. Ces points de repères correspondent aux tours des quartiers du Grand Ensemble qui se distinguent notamment depuis le coteau et indiquent la plaine et la proximité du centre-ville et du Fer à Cheval.

Les alignements d'arbres constituent également des points de repère qui structurent les vues et soulignent les perspectives paysagères. Peuvent également être cités comme points de repère structurants, l'église Saint-Germain ou encore la Maison de l'enfance, qui se distinguent nettement depuis le panorama du parc des Saules.

Enjeux de la révision du PLU

- Tenir compte du relief et des fenêtres visuelles dans les compositions paysagères et la conception urbaine.
- Améliorer les liens visuels et doux entre les différentes entités paysagères et géographiques.
- Faire découvrir ces points de vue au grand public par le biais d'aménagements spécifiques (liaisons douces, points d'arrêt...).
- Valoriser les vues depuis les rares espaces libres du coteau.



1.5 Un paysage mosaïque aux ambiances variées

Des liens sont à retrouver dans le paysage mosaïque. Orly est en effet constitué d'une diversité de quartiers et d'espaces publics offrant des ambiances paysagères variées, influant sur la perception de l'espace urbain. Cette mosaïque de quartiers aux vocations parfois uniques (zones d'activités, aéroport...) permet de rompre avec la monotonie. Cependant, cet aspect de mosaïque est amplifié par la présence d'axes constituant des ruptures et peuvent être des facteurs d'enclavement des quartiers, en rendant difficile la pratique du territoire. Cette difficulté peut être accentuée par la présence de grande enceinte peu ou pas accessible (plateforme aéroportuaire, usine des eaux, centre d'entraînement du PFC...).

Le territoire orlyzien est constitué d'une mosaïque de quartiers tels que l'ancien Grand Ensemble où la rénovation urbaine a permis de casser son image monolithique et

d'accentuer l'identité des différents quartiers le composant, le Centre ancien, des zones d'activités... dont les caractéristiques sont très variées, aussi bien en termes de formes urbaines, de typologie architecturale, de gabarit, de présence d'espaces de respiration, ou encore de densité de végétation. Cette diversité de formes urbaines et de vocations conditionnent fortement le paysage perçu depuis l'espace public, et les ambiances qui y sont associées. Elle est la source d'ambiances diversifiées et contrastées depuis les espaces publics.

Ainsi, les ambiances perçues depuis l'espace public différent selon la vocation des secteurs. Par exemple, dans les secteurs de logements pavillonnaires et collectifs, le paysage est défini par les clôtures quand les parcelles sont closes, par la succession moins structurée des volumes bâtis et par une présence plus forte de la végétation, qu'elle soit incluse dans les parcelles ou dans l'espace public lui-même. Dans le Centre ancien, le paysage offert correspond principalement à l'espace public principal : la rue, directement bornée par les façades ou par les clôtures, s'ouvrant ponctuellement à l'occasion d'une place marquant une centralité locale.

Cependant, du fait de leur isolement ou en fonction de leur vocation, les différents quartiers ont tendance à fonctionner de manière indépendante, ce qui offre un paysage mosaïque. Par ailleurs, les transitions entre les quartiers provoquent parfois des contrastes radicaux, c'est-à-dire une difficulté de lisibilité ou de repérage.

Le morcellement de la ville en différentes entités urbaines a plusieurs origines : la topographie qui a influencé l'urbanisation de la commune selon des séquences s'organisant parallèlement à la Seine, les choix historiques quant à la mono-vocation des quartiers (habitat, activités...), mais aussi à la présence d'infrastructures de transports, notamment des voies ferrées. Ces dernières sont ainsi à l'origine d'une fragmentation de la commune en cinq parties : plateau, bas d'Orly, le Grand Godet, les Sablières et le triangle du Bouvray, et les bords de la Seine aux Vœux. Peu de franchissements sont possibles, notamment pour les piétons.

L'usage fréquent de la brique, de la meulière et de la tuile dans les constructions garantit toutefois des paysages plus unifiés et de qualité.

L'amélioration ou la création de franchissements des voies reste néanmoins un enjeu pour retrouver une continuité et une unité dans la ville.

1.6 Des espaces publics au rôle majeur dans la perception de la ville

Les espaces publics forment les seuls liens possibles entre les quartiers, dès lors que les continuités sont assurées. L'élaboration d'une trame urbaine à partir des espaces publics et ancrée sur les lieux de vie peut en effet reconstruire les liens oubliés entre les quartiers. Les espaces publics sont globalement qualitatifs et attractifs dans les principales centralités et lieux de vie tels que le Centre ancien, le Fer à Cheval, les places ou encore les abords des équipements majeurs (gares, mairie...).

De plus, les réalisations récentes et des projets en cours accordent une place importante à des espaces publics de qualité, végétalisés, notamment dans les quartiers Est : alignements d'arbres, liaisons douces végétalisés, bancs...

Cependant, il reste une marge d'amélioration dans la mise en cohérence urbaine des espaces publics dans différents secteurs de la ville. Une différence de traitement est particulièrement notable entre les aménagements récents et anciens. Une mise en cohérence du traitement des espaces publics, par des choix uniformes concernant le mobilier urbain, les matériaux et la palette végétale apparaît nécessaire afin d'apporter plus de cohérence au paysage orlysiens, et de le rendre plus qualitatif et lisible.

Les espaces publics sont des vitrines de la ville, devant renvoyer une image de qualité, qu'il faut donc affirmer.

Exemples d'espaces publics qualitatifs



Photos : Ville et Citadia Conseil

Enjeux de la révision du PLU

- Préserver les ambiances et caractéristiques paysagères associées aux entités paysagères et urbaines.
- Créer ou améliorer les franchissements des voies afin de retrouver une continuité et une unité dans la ville.
- Utiliser un vocabulaire commun dans les espaces publics de la ville (matériaux, mobilier urbain, palette végétale).

1.7 Des axes porteurs d'image et de liens

Le tissu urbain orlyzien est organisé autour d'importants axes routiers (routes départementales), de voies routières secondaires et traversé par des grands axes de communication (voies ferrées). Les axes routiers peuvent être hiérarchisés en deux catégories : les grands axes qui permettent la traversée de la ville (RD 5, RD 136, RD 225...) et les axes structurants (avenue de l'Aérodrome, avenue Adrien Raynal, rue Paul Vaillant-Couturier...) qui ont un rôle de lien entre les quartiers. Ils véhiculent des ambiances plus ou moins qualitatives et apaisées.

Les grands axes routiers jouent un rôle de césure urbaine dans certaines portions du territoire au sein des zones d'habitat, notamment du fait de leur emprise importante et des difficultés de les traverser (rue du Bas Marin et dans le SÉNIA notamment).

Les projets de renouvellement urbain en cours sont des opportunités pour requalifier et embellir ces secteurs stratégiques porteurs d'image pour Orly. Le véritable enjeu est d'uniformiser les formes urbaines aux abords des voies, la manière dont s'implante le bâti par rapport aux voies (en retrait ou à l'alignement) et de proposer des aménagements de qualité sur l'espace public. L'avenue des Martyrs de Châteaubriant (RD 225) et l'avenue Marcel Cachin (RD 5) sont des exemples parlants. Ces avenues possèdent un pouvoir structurant fort qu'il est nécessaire de maintenir et de renforcer dans le cadre des projets aux abords de ces voies.

La maîtrise de la prolifération des panneaux publicitaires est également un levier majeur pour assurer une qualité visuelle depuis les axes urbains. La commune d'Orly dispose d'un règlement de zones de publicité restreinte. Il est à noter peu de points noirs publicitaires notamment dans les entrées de ville (sauf aux abords de la route Charles Tillon).

Le territoire dispose, par ailleurs, d'un axe historique correspondant à l'avenue de l'Aérodrome et à l'avenue Adrien Raynal, puis à la voie des Saules. Traversant l'ensemble des entités urbaines pour tendre vers la Seine, cet axe est source de liens entre les quartiers bien définis de la ville et constitue un élément fédérateur des quartiers, fruit de la politique d'urbanisme de ces dernières années et de la structuration de cet axe en boulevard urbain.

Enfin, la RD 5 correspond au boulevard des Arts du Val-de-Marne, le long de laquelle plusieurs œuvres d'art contemporain monumentales sont disposées.

À Orly, on trouve notamment l'Oiseau pylône, œuvre d'Olivier Agid, dans le parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin) et visible depuis la route. L'inscription de nouvelles œuvres d'art contemporain permettrait de valoriser le cadre de vie des habitants et d'affirmer l'originalité de la ville.



Photo : Ville

Enjeux de la révision du PLU

- Valoriser l'axe urbain historique afin d'en faire un élément fédérateur des quartiers.
- Valoriser les grands axes urbains de la ville en profitant des opportunités offertes par les projets de renouvellement urbain.

1.8 Des espaces verts qui participent aux ambiances perçues

Orly est une ville riche en espaces verts publics, puisque le territoire compte pas moins d'une vingtaine d'espaces verts publics. Ceux-ci représentent en 2019 plus de 28,71 hectares, soit un ratio de plus de 12 m²/habitant. Ce ratio est conforme à l'objectif du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) qui est de 10 m² d'espace vert par habitant et par commune. Ces espaces verts disséminés dans l'ensemble de la commune sont un atout pour la ville et offrent un cadre de vie agréable pour les usagers situés à proximité, propice à la cohésion sociale et au bien-être des habitants, en plus de l'intérêt pour la biodiversité.

En outre, de nouveaux espaces verts publics ont été mis en place dans les quartiers récemment réaménagés. C'est le cas du parc Jean Mermoz et de nombreux mails paysagers notamment à Calmette. Le nouveau parc Jean Mermoz, d'une superficie de 3,35 hectares, est installé à la jonction des quartiers des Aviateurs et des Navigateurs sur le site de l'ancienne coulée verte, créée à l'initiative de l'ancien maire Gaston Viens qui s'était mobilisé avec les Orlysiens contre la création d'une bretelle d'autoroute. Il abrite des jeux pour enfants, des tables de pique-nique et est traversé dans sa longueur par une noue où se côtoient des dizaines de variétés de plantes. Le parc Jean Mermoz fût le point de départ de la rénovation des Navigateurs.

Le parc Jean Mermoz : du fossé au parc urbain



Photos : Ville

Malgré la richesse en espaces verts existants, certains problèmes d'accès aux espaces verts se posent, notamment au niveau des bords de la Seine. Ils offrent des perspectives intéressantes sur la Seine, Villeneuve-Saint-Georges et certains de ses éléments de patrimoine remarquable, situés de l'autre côté de la rive. Toutefois, cet espace vert est difficilement accessible. Pour y parvenir, il faut traverser le site de l'usine des eaux, en empruntant la voie de Bouvray, à l'aspect peu qualitatif, sur plus de 300 mètres. Le renforcement de la visibilité de cet espace de nature améliorerait son attractivité. Il est nécessaire d'améliorer les accès aux Vœux pour que les habitants et les visiteurs puissent s'y rendre facilement et profiter de cet espace de qualité.

Certains espaces verts souffrent cependant d'un problème d'image ou sont peu lisibles ou connus : place du Maréchal Leclerc, parc de l'Oiseau, parc des Saules, et sont donc peu appropriés. La qualification de ces espaces est un enjeu à prendre en compte.

De manière générale à Orly, l'accès aux espaces de nature reste équitable d'un quartier à l'autre. Toutefois, certains quartiers restent moins bien desservis en espaces verts si l'on tient compte de l'aire d'attraction de proximité des espaces verts, correspondant à la distance fixée à 300 mètres au-delà de laquelle le temps de déplacement limite la fréquentation à pied. Les logements situés sur la frange nord du territoire sont particulièrement moins bien pourvus. L'accès aux espaces de nature est donc à rendre plus équitable.

En plus des espaces verts publics, la végétalisation des espaces privés et publics joue également un rôle dans la perception positive des quartiers, notamment par le biais des alignements d'arbres, des espaces verts des grands ensembles résidentiels et des jardins privés, perceptibles depuis l'espace public.

Enjeux de la révision du PLU

- Favoriser l'égalité d'accès à la nature dans les quartiers en améliorant l'accessibilité et la connaissance des espaces verts (trame de liaisons douces paysagée, signalétique...).
- Préserver les espaces verts privés afin de conforter la présence du végétal à proximité directe des habitations.
- Assurer à tous les futurs usagers des secteurs en projet, au moins un contact visuel avec le végétal.

2/ Un patrimoine bâti riche et diversifié, témoin de l'histoire orlysiennne

Le patrimoine bâti se définit comme un ensemble de biens construits privés ou publics qui, par ses caractéristiques architecturales et esthétiques, constitue le témoin d'une époque ou d'un courant particulier. Le patrimoine fait appel à l'idée d'un héritage légué par les générations précédentes et qui doit être transmis aux générations futures, d'où la nécessité de sa préservation. Les éléments de patrimoine orlysiens sont principalement concentrés dans le centre ancien. Ils se caractérisent par leur grande diversité.

2.1 Un élément patrimonial classé au titre des monuments historiques

Un monument historique est un statut juridique attribué à un monument (ou une partie du monument) ou à un objet présentant du point de vue historique, artistique et/ou architectural un intérêt public suffisant pour en rendre désirable la préservation. Il existe deux niveaux de protection : l'inscription et le classement. Aujourd'hui, la protection au titre des monuments historiques, telle que prévue par le livre VI du Code du Patrimoine, constitue une servitude de droit public.

L'église Saint-Germain-d'Orly



Source : Ville

La commune compte un seul monument historique. Il s'agit du chœur de l'église Saint-Germain-d'Orly, classée par arrêté du 18 juillet 1996. Cet édifice central du Vieil Orly a été attesté dès 985. Maintes fois détruite en partie, sa dernière reconstruction date du XII^{ème} siècle.

Son périmètre de protection a été modifié et englobe maintenant le Centre ancien.

2.2 Des éléments de patrimoine bâti ne bénéficiant pas de protection, qui structurent et rythment l'espace

La ville dispose d'une diversité d'éléments de patrimoine bâti qui participent à l'identité et à l'appréciation du territoire.

Comme patrimoine bâti remarquable, on retrouve notamment des châteaux (château Georges Méliès, château de Grignon et son parc), ainsi que de nombreuses maisons et des immeubles de caractère, dont la Maison de l'enfance.

Une pluralité d'éléments de patrimoine bâti public est également recensée à Orly. Il s'agit d'éléments d'époques variées mais à la qualité architecturale avérée. Peuvent notamment être cités l'ancienne mairie (désormais école du Centre), le Centre administratif...

De plus, on recense au sein du Centre ancien des maisons d'origine rurale. Elles témoignent de l'activité agricole d'Orly, qui a perduré jusqu'au XX^{ème} siècle. Les maisons rurales correspondent à d'anciennes fermes comprenant plusieurs corps de bâtiment composés autour d'une cour. On retrouve le corps principal à R+1 construit à l'alignement de la rue et entre limites séparatives sur un parcellaire large. La réhabilitation de la ferme Marais est un bon exemple des possibilités offertes de mise en valeur de ce patrimoine.

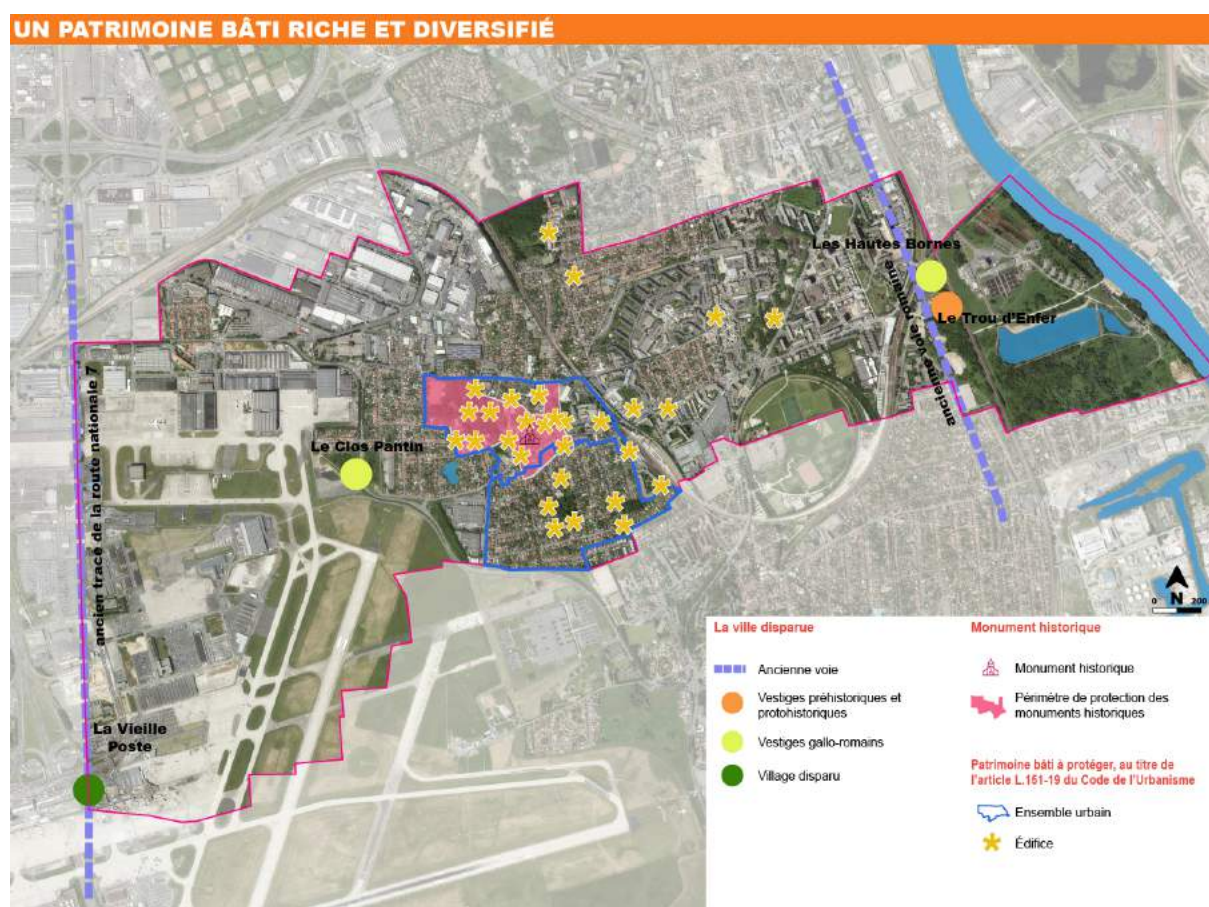
Plan Local d'Urbanisme d'Orly

Le territoire dénombre, par ailleurs, trois éléments de patrimoine bâti vernaculaire, que sont le vieux lavoir, le monument aux morts et un pigeonnier.

On peut également citer les pavillons du parc Georges Méliès qui seront à réhabiliter.

On retrouve enfin des ensembles immobiliers caractéristiques comme les immeubles-villas dits Le Corbusier dans le quartier des Saules, le Clos Marcel Paul, la cité jardin du Nouveau Logis... Ils sont le témoin de courants architecturaux et urbains d'une époque.

Ces éléments disséminés dans la ville, mais à plus forte proportion dans le Centre ancien, sont à faire dialoguer avec les opérations d'aménagement. Le PLU pourra ainsi orienter les choix de matériaux ou de couleurs qui assureront la mise en valeur du patrimoine bâti de la ville.



Certains éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural ont déjà fait l'objet d'une identification dans le zonage de l'ancien PLU au titre de l'article L.123-1-5 7 du Code de l'Urbanisme (recodifié en l'article L.151-19). Il s'agit de constructions ou d'ensembles de constructions pour lesquels la reconstruction, la restauration, la modification ou le déplacement est rendu interdit. Le PLU révisé reprend une grande partie de cette liste, moins quelques éléments identifiés dans les quartiers Est pour faciliter les projets de rénovation urbaine.

Enjeux de la révision du PLU

- Compléter le recensement du PLU 2007 par l'inventaire général du patrimoine culturel.
- Faire connaître ces éléments de patrimoine architectural (signalétique, circuits découverte...), dans la dynamique des sentiers découverte d'Orly.
- Mettre en valeur des éléments remarquables par un traitement qualitatif de l'espace public à leurs abords.
- Préserver les caractéristiques (grandes lignes architecturales, volumes, matériaux) de ces éléments de patrimoine bâti.
- Un vocabulaire à reprendre dans les opérations d'aménagement (matériaux, couleurs...).

3/ Une découverte de la ville à organiser

La découverte du patrimoine et du paysage de la ville peut être favorisée via la desserte par les liaisons douces et un traitement qualitatif des espaces publics dont la localisation est stratégique.

3.1 Un réseau de liaisons douces à développer pour un maillage complet du territoire

Les liaisons douces sont particulièrement adaptées à la découverte du patrimoine et des paysages. L'allure lente qu'elles supposent favorise en effet la contemplation des paysages. Le développement des liaisons douces constitue en cela un enjeu pour l'image de la ville. À Orly, le maillage de liaisons douces tend à se développer mais présente des discontinuités.

Parmi ces liaisons douces, on retrouve un sentier pédestre intégré au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) du Val-de-Marne qui fait une boucle par les berges d'Orly. Ce sentier présente un accès peu pratique qui rend sa découverte compliquée. D'autre part, il comprend des portions peu qualitatives et peu attractives, très minérales ou au contraire en friche. C'est le cas par exemple de la voie de Bouvray, bétonnée, et dont l'entrée, par des barrières de protection est peu engageante. Au niveau de cette voie, le sentier longe un secteur fermé au public correspondant à l'emprise du périmètre de protection de captage de l'usine de production d'eau potable d'Orly. Ce secteur hautement sécurisé est parfois camouflé à la vue par des murs bétonnés peu esthétiques. La requalification de ce sentier qui favorise la découverte des paysages de qualité le long des berges de la Seine, permettrait de renforcer son attractivité et de renforcer le rôle d'atout paysager pour la ville que constitue le fleuve.

L'accès à la Seine, par la voie de Bouvray, devrait être amélioré dès la fin des travaux du site de maintenance et de remisage du tramway T9 avec le rétablissement du tracé du chemin. L'aménagement du parc des Vœux devrait, dans un second temps, prolonger la ville jusqu'au fleuve qui deviendra alors accessible à tous.

Le chemin de Bouvray, un accès pour le moment malaisé à la Seine



Photos : Citadia Conseil

Des liaisons douces sont également aménagées au niveau du parc Jean Mermoz. Ces liaisons douces sont accompagnées par le végétal et par des ambiances de qualité, ce qui leur confère une forte valeur paysagère.

En outre, la commune dispose de trois sentiers Orly Découverte accompagnés de livrets explicatifs proposés par l'Office de tourisme du Val-de-Marne : Le centre-ville et le Grand Ensemble, Le centre-ville et le Vieil Orly et Orly Insolite. Un parcours L'Art dans la ville favorise, par ailleurs, la découverte du patrimoine artistique de la commune. Ces itinéraires de découverte desservent les secteurs clés du territoire, disposant d'un patrimoine ou de paysages intéressants.

Le Schéma Directeur des Pistes Cyclables de la Ville d'Orly, datant de 2011, présente peu de pistes cyclables déjà réalisées mais plusieurs projets de création en site propre, principalement dans le secteur de la plaine alluviale. Des pistes cyclables sont ainsi prévues le long de la RD 5, de la RD 225, dans le quartier Calmette et des Terrasses, le long des berges de la Seine, dans la zone d'activités du SÉNIA, ou encore le long de la RD 136. Des réalisations récentes, comme la piste cyclable à double sens de la voie des Saules, contribuent à l'aménagement d'un réseau sécurisé et attractif. Ces nouvelles voies cyclables restent cependant peu nombreuses et ne sont pas connectées entre elles. Les divers projets de renouvellement ou de construction, constituent l'occasion de densifier et de renforcer le maillage des liaisons douces pour favoriser la découverte du territoire et les pratiques du paysage orlysiens.

En parallèle du réseau cyclable, le territoire compte plusieurs quartiers en zone 30 qui permettent la cohabitation des différents usagers, comme la Sablière ou les Hautes Bornes. Le secteur pavillonnaire des coteaux, autour du Centre ancien, est particulièrement bien pourvu avec plusieurs voies limitées à 30 km/h.

3.2 Des entrées de ville, premières images de la ville, à valoriser

Les entrées de ville constituent des seuils d'entrée de la commune qui doivent être valorisés et doivent interpeller afin de faciliter la lecture de l'espace et de favoriser une perception positive de la commune.

L'entrée au nord par la RD 225 (avenue des Martyrs de Châteaubriant) présente un aspect très qualitatif. Un alignement d'arbres confère un caractère agréable à l'entrée en ville et permet de la signaler. De nouvelles plantations participent également à l'ambiance de qualité. Un mobilier urbain (bancs) de qualité a également été récemment installé. D'autre part, le panneau d'entrée de ville est bien visible, quoique de petite taille.

L'entrée par la RD 5 (avenue Marcel Cachin) par le Nord est également bien valorisée. Le panneau d'entrée est bien lisible. Des alignements d'arbres ont été aménagés et l'on retrouve une forte végétalisation de part et d'autre des voies. Par ailleurs, le terre-plein central a fait l'objet d'un aménagement paysager de qualité. En revanche, l'entrée par le Sud est peu mise en évidence. Un panneau en sens inverse informe bien de l'entrée dans la commune voisine, mais aucun panneau d'entrée de ville n'est installé concernant Orly. La perspective depuis l'entrée donne sur le centre commercial Orlydis. Le végétal est peu présent et ne suffit pas à masquer la vue sur la voie ferrée longeant la route.

L'entrée par la RD 136 (route Charles Tillon), à l'ouest, est bien soulignée via un panneau d'entrée de ville bien lisible. De plus, un court alignement d'arbres marque qualitativement le seuil d'entrée de ville. Cependant, aucun aménagement spécifique de l'espace public ne vient renforcer la qualité de cette entrée. L'aspect reste très minéral, du fait de la largeur de la voie et au terre-plein central bétonné. Par ailleurs, les travaux liés au prolongement de la ligne 14 confèrent à ce site un aspect de chantier peu qualitatif. Cette entrée de ville sera valorisée car cette voie fait le lien entre les projets urbains du SÉNIA (parkings Air France et Quinze Arpents), la frange nord de l'aéroport, la cité-jardin et la gare du Pont de Rungis. La route Charles Tillon devra ainsi être réaménagée et élargie pour accueillir le futur tramway T9 prolongé, des pistes cyclables et des trottoirs confortables. Par le Sud, l'entrée par la RD 136 n'est pas du tout lisible. Un panneau marque la sortie du territoire communal de Villeneuve-le-Roi mais aucun ne marque l'entrée dans Orly, alors qu'il existe plusieurs possibilités d'entrée depuis cette route. Pourtant, cette entrée de ville très verdoyante, avec vue sur la friche aéroportuaire et présente de grands atouts paysagers. Il s'agit donc d'une entrée de ville à marquer.

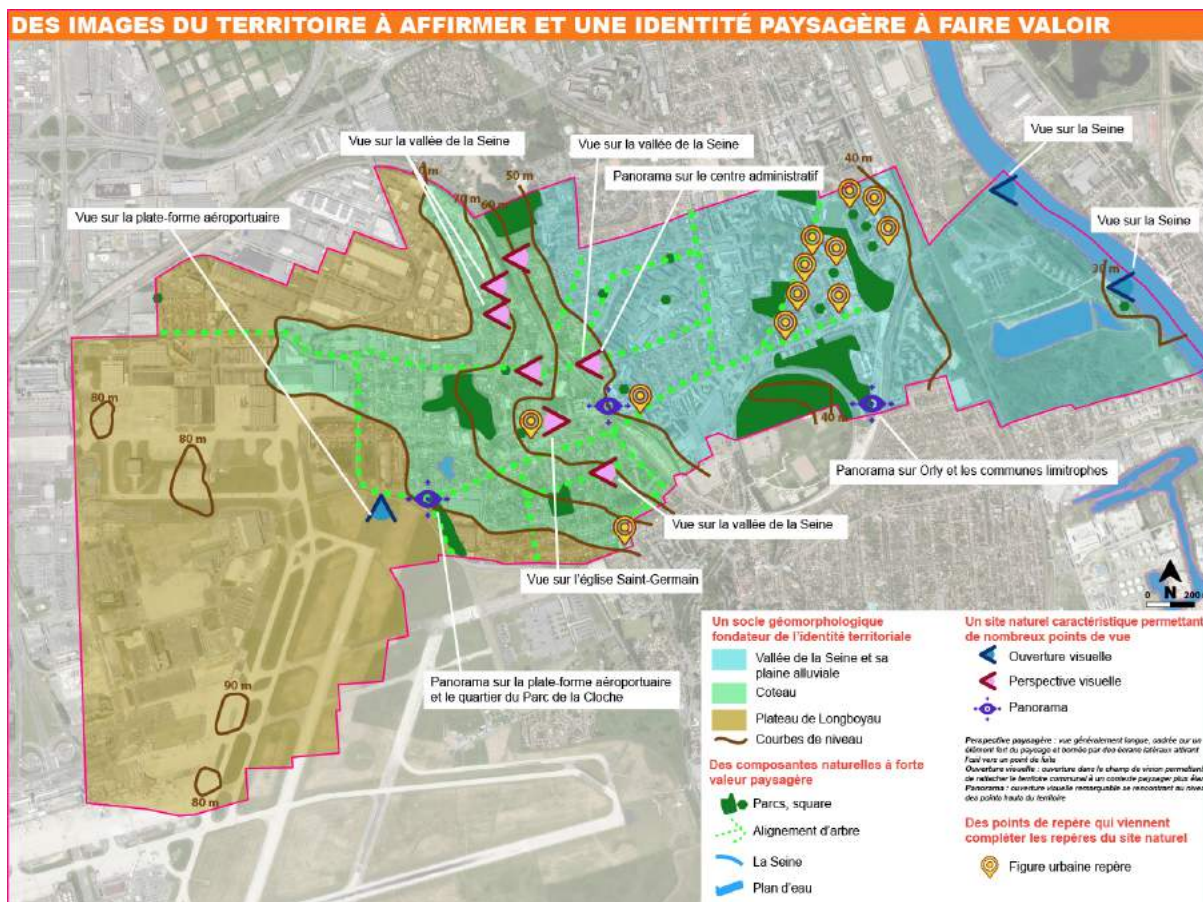
Enfin, l'entrée par la RD 153 (rue du Bas Marin) souffre d'une mauvaise valorisation. Aucun aménagement paysager ne marque le seuil d'entrée de ville. Les choses devraient changer avec le projet urbain du SÉNIA.

Le territoire dispose également des entrées de ville par la voie ferroviaire. L'entrée de ville par la gare RER Orly-Ville a été requalifiée et présente un aménagement paysager avec un bassin d'agrément permettant d'étendre la lisibilité du parvis. L'entrée de ville par la gare RER des Saules est aussi de qualité. Un aménagement récent et moderne de l'espace public apporte une plus-value esthétique à cette gare.

La lisibilité de ces entrées de ville peut être renforcée avec un marquage du seuil urbanisé via l'implantation d'arbres isolés ou en alignement, par exemple. De manière générale, un traitement paysager est recommandé pour donner une première image de la ville positive. Une attention particulière peut également être portée aux gammes de couleurs et de matériaux qui doivent s'accorder avec l'environnement paysager et le patrimoine bâti local. Le PLU permet d'assurer la prise en compte de ces préconisations. De même, à travers l'article 3-3 réglementant les constructions par rapport aux voies et emprises au sol, le PLU peut imposer un recul des constructions permettant une insertion des bâtiments cohérente par rapport aux communes voisines.

Enjeux de la révision du PLU

- Compléter le maillage d'itinéraires pédestres et cyclables de sorte à desservir l'ensemble des quartiers, et notamment les lieux à forte valeur paysagère (espaces verts publics, patrimoine bâti).
- Profiter des aménagements doux pour faire diffuser la trame verte et bleue dans les quartiers.
- Valoriser les secteurs d'entrée de ville.



4/ Constats et enjeux

Enjeux

- Révéler le potentiel paysager permis par la géomorphologie particulière sur laquelle est implantée la commune.
- Améliorer la lisibilité du territoire en préservant et valorisant les liens visuels entre le plateau et la vallée de la Seine.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti remarquable d'Orly.
- Compléter le maillage de liaisons douces de la commune.
- Renforcer la place des modes actifs dans les espaces publics.
- Valoriser les entrées de ville peu lisibles.
- Tirer parti des grands projets pour améliorer les entrées structurantes : SÉNIA, aéroport...

2. UNE TRAME VERTE ET BLEUE À RENDRE FONCTIONNELLE

1/ Bilan du PLU 2007

Alors que la réglementation est venue renforcer les obligations en matière de considération des enjeux écologiques dans la planification territoriale, notamment au travers des lois Grenelle, la révision du PLU d'Orly est l'occasion de considérer ces dimensions dans le cadre de la poursuite du développement de la ville d'Orly à l'horizon 2025.

⇒ **État initial de l'environnement**

- L'état des lieux des espaces de nature d'Orly se limite à un profil des parcs de la commune et de leur biodiversité, aucune analyse des autres composantes naturelles en ville (alignements d'arbres, talus de voie ferrée, friches...) n'est effectuée.
- La logique de réseau écologique n'est pas abordée dans l'analyse.
- Une carte des espaces verts est annexée au PLU.

⇒ **PADD**

- Dans le PADD, un axe est dédié à la mise en valeur des espaces verts de la commune mais la préservation des espaces et la végétalisation de la commune n'est pas abordée.
- Un objectif du PADD traite de la reconquête des bords de la Seine par des aménagements paysagers et évoque un projet de Pôle Environnemental d'envergure.
- La trame bleue n'est pas abordée.

⇒ **Règlement/Orientations d'aménagement (OA)**

- Les espaces verts majeurs (parcs, squares et jardins publics) sont concernés par des espaces classés Espaces Boisés Classés (EBC) et un zonage N.
- Les OA prévoient la création d'espaces verts et d'espaces de transition.
- Des coefficients d'espaces verts ont été mis en place dans certaines zones. Ils ont été généralisés à presque toutes les zones lors de la modification de 2012 avec une modulation en fonction de la nature de la zone.
- Des ratios de plantations ont été réglementés au sein des espaces de stationnement.

Enjeux de la révision du PLU

- Intégrer la notion de trame verte et bleue et traiter la nature en ville dans une dimension écologique et de réseau.
- Actualiser le diagnostic afin d'établir un état des lieux du réseau communal et d'en identifier les différentes composantes.
- Déterminer des orientations en faveur de la préservation/restauration de la trame verte et bleue.
- Décliner les orientations des documents cadres en matière de trame verte et bleue dans le PLU (SRCE, Plan Vert, CDT ...) et intégrer les nouveaux documents cadres.
- Renforcer la prise en compte réglementaire de la trame verte et bleue.

2/ Documents cadre

2.1 Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France

Approuvé par délibération du Conseil Régional, le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France a été adopté par arrêté du Préfet de la Région d'Île-de-France le 21 octobre 2013. Il identifie les composantes de la trame verte et bleue régionale et identifie les enjeux de préservation des continuités écologiques. Le schéma définit ensuite les priorités régionales à travers un plan stratégique et propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

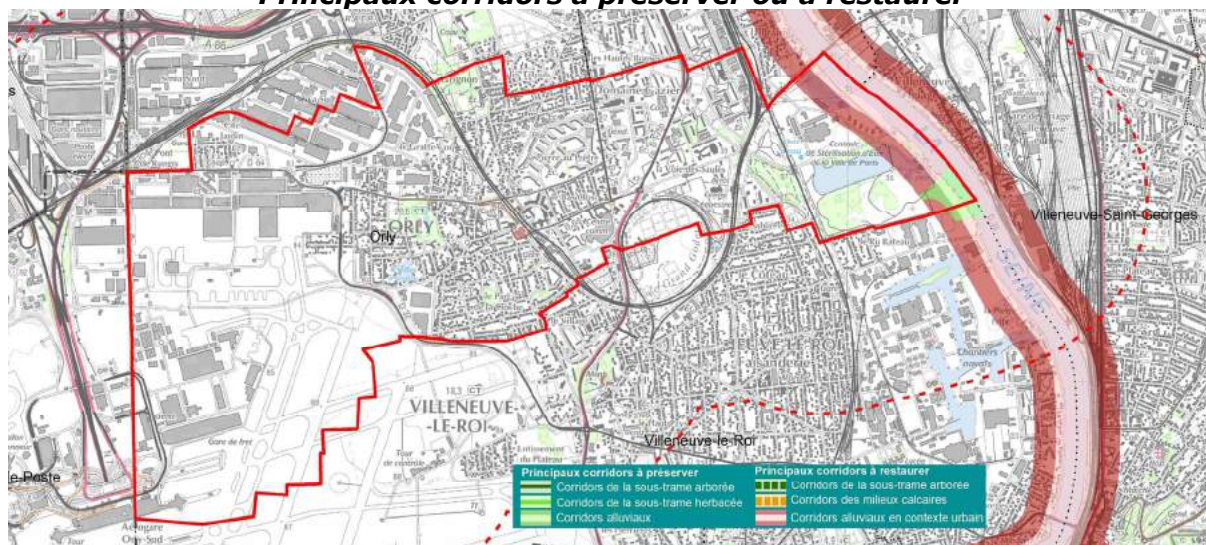
Objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue



Composante de la trame verte et bleue



Principaux corridors à préserver ou à restaurer



Un focus cartographique sur la commune d'Orly permet de voir que la Seine y est identifiée comme corridor alluvial à préserver ou restaurer. Le document identifie également un corridor de la sous-trame herbacée traversant la commune au niveau des bords de la Seine. Ces derniers sont d'ailleurs désignés comme secteur reconnu d'intérêt écologique en contexte urbain à valoriser. Enfin, les pelouses de la plateforme aéroportuaire sont identifiées comme surface enherbée considérable.

Le PLU doit prendre en compte le SRCE.

2.2 Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) définit le cadre de la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire de la région Île-de-France à l'horizon 2030. Le SDRIF a été approuvé le 27 décembre 2013 par décret après avis du Conseil d'État. Il fixe comme objectif en matière de biodiversité :

- protéger-valoriser les espaces naturels et mieux faire connaître les services écosystémiques qu'ils rendent à la ville et aux habitants,
- enrayer la perte de la biodiversité au niveau régional et suprarégional,
- anticiper les mutations environnementales. L'approche environnementale de l'urbanisme doit être développée dans les projets urbains locaux,
- valoriser les grands paysages d'Île-de-France, notamment les reliefs (buttes, coteaux) qui seront aménagés pour préserver et valoriser ces belvédères naturels qui offrent une vue sur la région,
- fixer les limites à l'urbanisation, favoriser la densification urbaine plutôt que l'étalement urbain,
- conforter la trame verte d'agglomération et garantir les continuités écologiques en développant des réseaux de liaisons vertes et d'itinéraires doux et en veillant à garantir le déplacement des espèces dans le tissu urbain,
- considérer la nature en ville comme un partenaire de développement et non une variable d'ajustement de l'extension urbaine,
- favoriser le développement de jardins partagés et familiaux,
- faire entrer la nature en ville (favoriser la présence d'espaces ouverts urbains comme les espaces verts et boisés publics mais aussi jardins, cœur d'îlots...),
- redonner une perméabilité aux berges artificialisées,
- sauvegarder la ressource en eau et en améliorer la qualité.



La carte de destination du SDRIF identifie un espace de loisir d'intérêt régional à créer au niveau du secteur des Roses (Grignon), à cheval sur Orly et Thiais, ainsi qu'une liaison verte Nord-Sud le long de la RD 7.

Le PLU doit être compatible avec le SDRIF.

2.3 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE)

Le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie a été arrêté le 1^{er} décembre 2015 et devait être applicable depuis le 1^{er} janvier 2016. Toutefois, l'annulation de l'arrêté du 1^{er} décembre 2015 par le Tribunal administratif de Paris remet expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Le SDAGE 2010-2015 est donc aujourd'hui réglementairement en vigueur et applicable selon ce jugement. Élaboré en 2009 puis révisé en 2015, le SDAGE fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux, déclinés autour d'objectifs qui concernent à la fois la gestion des risques liés à l'eau, et la préservation de la biodiversité :

- diminution des pollutions ponctuelles,
- diminution des pollutions diffuses,
- protection de la mer et du littoral,
- restauration des milieux aquatiques,
- protection des captages pour l'alimentation en eau potable,
- prévention du risque d'inondation.

Le PLU doit être compatible avec le SDAGE.

2.4 Plan Bleu du Conseil Départemental du Val-de-Marne

Au terme d'une large concertation associant les habitants, les entreprises et les acteurs professionnels de l'eau, le Département a adopté en 2009 son Plan Bleu. Ce document fondateur, vision partagée d'une politique de l'eau pour le Val-de-Marne, a donné lieu à la signature d'une charte visant à :

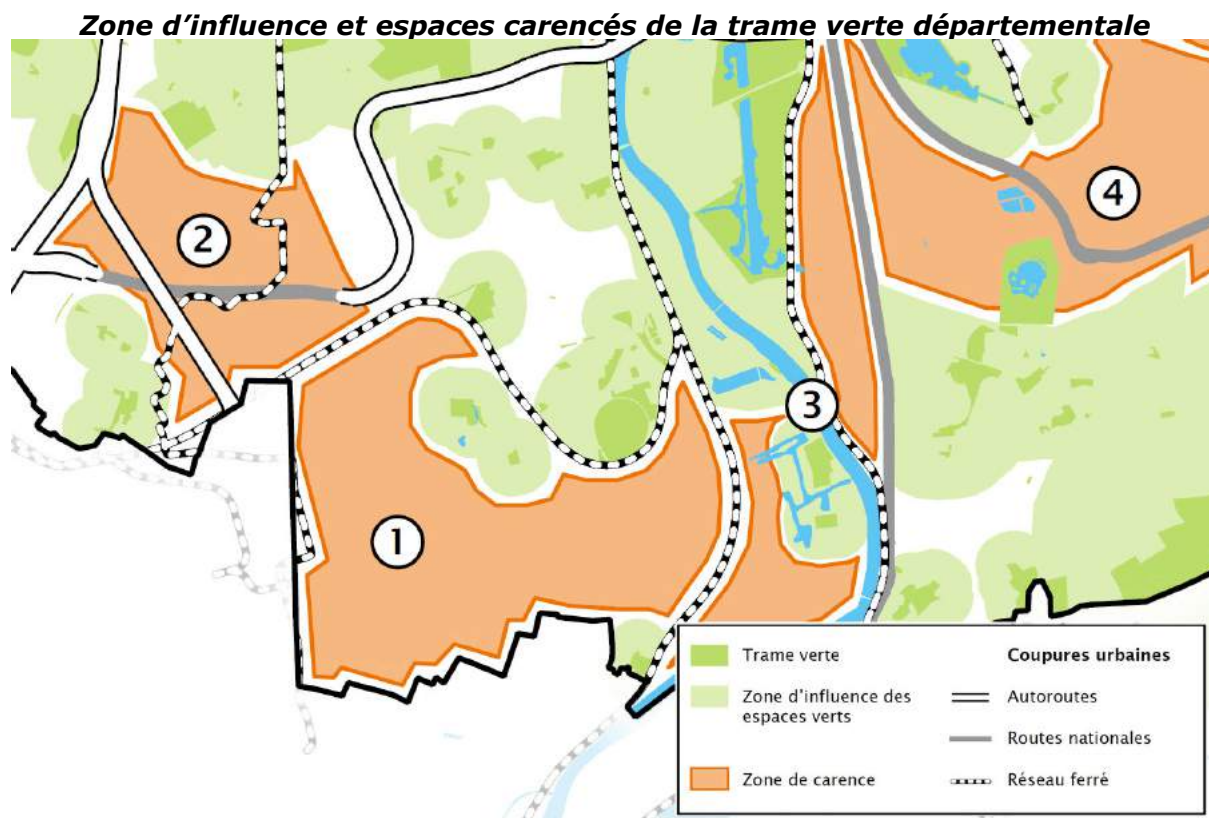
- réduire les atteintes à la ressource en eau (pollutions, gaspillage, prélèvement...),
- préserver les espaces naturels et aquatiques notamment au bénéfice de la biodiversité,
- mieux tenir compte de l'eau dans les aménagements,
- s'appuyer sur la richesse en eau pour renforcer l'attractivité du département.

2.5 Plan Vert du Conseil Départemental du Val-de-Marne

Le Conseil Départemental du Val-de-Marne a adopté un nouveau Plan Vert portant sur la période 2018-2028 lors de l'assemblée départementale le 25 juin 2018. Il fait suite au Plan Vert Départemental 2006-2016.

La vallée de la Seine est considérée comme un corridor multi trames (réseau hydrographique et milieux naturels associés). Les différents espaces verts urbains sur le territoire communal sont identifiés comme des éléments de la trame verte et naturelle.

En dehors du SÉNIA et de la plateforme aéroportuaire qui sont carencés en espace vert, les autres quartiers d'Orly sont en grande partie dans les zones d'influence des espaces verts existants.



2.6 SAGE de la Bièvre

Le SAGE de la Bièvre est entré en vigueur le 7 août 2017. Il comprend un Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) de la ressource en eau et des milieux aquatiques et son atlas cartographique, et un règlement. Le règlement du SAGE est opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de travaux, soumis ou non à la loi sur l'eau. Les projets d'aménagement doivent être conformes au règlement du SAGE.

2.7 Contrat de Développement Intercommunal Territorial du Grand Orly

Le Contrat de Développement Territorial du Grand Orly réunit l'État, quatorze communes et leurs intercommunalités pour la mise en œuvre opérationnelle d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national.

Les volets concernant la trame verte et bleue du CDT possèdent pour principaux objectifs de :

- participer au paysage urbain et à sa lisibilité,
- d'être le support de mobilités douces,
- de préserver et réintroduire de la biodiversité dans l'espace urbain,
- de connecter les sites d'intérêt écologique,
- d'offrir aux habitants des espaces de respiration, de détente et de contribuer à la régulation des eaux pluviales.

Un focus cartographique sur la commune d'Orly permet de voir que le CDT envisage :

- la mise en place d'une promenade verte autour de l'aéroport reliée au Pôle d'Orly,
- le renforcement de la continuité entre le parc du Grand Godet et la darse d'Orly,
- l'identification du talus de la voie ferrée comme continuité linéaire.

Le PLU doit être compatible avec le CDIT

2.8 Schéma environnemental des berges des voies navigables d'Île-de-France

Instaurée par le Conseil régional en 2008, réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France et soutenue par l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, cette étude constitue un recueil d'informations permettant de représenter sous forme de cartes l'état environnemental et écologique des berges franciliennes. Elle a pour but de connaître le niveau d'artificialisation des berges, l'état de la végétation rivulaire terrestre et aquatique, les continuités écologiques longitudinales et transversales et les pressions auxquelles sont soumises les berges. Ces dernières ont été séparées en 43 zones et une carte est établie pour chacune. Une note d'opportunité de renaturation/conservation a été donnée à chaque tronçon de berge en fonction de la qualité intrinsèque de la berge, de l'intérêt écologique du site, de la situation par rapport à une trame verte et bleue locale et des contraintes présentes.

3/ La trame verte et bleue : un outil de protection de la biodiversité et d'aménagement du territoire

Pour se maintenir et se développer, tous les êtres vivants ont besoin de pouvoir échanger et donc de circuler. Depuis quelques décennies, l'intensité et l'étendue des activités humaines (urbanisation, construction d'infrastructures, intensification de l'agriculture) contraignent voire empêchent les possibilités de communication et d'échanges pour la faune et la flore sauvage. Cette fragmentation des habitats naturels est l'un des principaux facteurs de réduction de la biodiversité. L'enjeu est donc de limiter cette fragmentation en recréant des liens écologiques.

3.1 Un défi du Grenelle de l'Environnement à traduire dans le PLU

Pour répondre à cet enjeu, les lois Grenelle 1 et 2 prévoient l'élaboration d'une trame verte et bleue aux échelles nationale, régionale et locale. La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à constituer ou à reconstituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer et donc d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

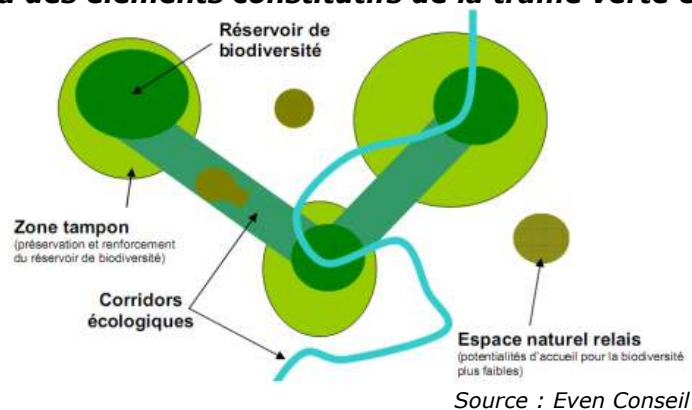
L'élaboration de la trame verte et bleue est une obligation suite au Grenelle de l'Environnement afin d'intégrer un objectif de préservation et de restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. L'échelon communal doit ainsi intégrer la trame verte et bleue dans son Plan Local d'Urbanisme et celle-ci doit être cohérente avec la trame verte et bleue régionale, établie dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique d'Île-de-France (SRCE).

3.2 Des composantes naturelles locales à articuler en réseau écologique fonctionnel

La trame verte et bleue est constituée de :

- réservoirs de biodiversité. Ce sont les milieux les plus remarquables du point de vue de la biodiversité. Ils abritent des espèces jugées prioritaires ou déterminantes ou constituent un habitat propice à leur accueil. Les conditions vitales au maintien de la biodiversité et à son fonctionnement sont réunies (une espèce peut y trouver les conditions favorables à son cycle biologique : alimentation, reproduction, repos...),
- corridors écologiques. Il s'agit d'une nature plus ordinaire permettant les échanges entre les réservoirs de biodiversité. Les déplacements permettent à la faune de subvenir à la fois à ses besoins journaliers (nutrition), saisonniers (reproduction) ou annuels (migration).

Schéma des éléments constitutifs de la trame verte et bleue



En milieu urbain, deux types de corridors écologiques sont à valoriser pour faciliter les échanges entre les réservoirs :

- les corridors linéaires. Il s'agit d'espaces de nature ordinaire présentant une continuité au sol, sans obstacle et permettant de relier deux réservoirs de biodiversité de façon linéaire. Ils permettent les déplacements de la faune terrestre (mammifères notamment). Ce sont par exemple les berges de la Seine,
- les corridors en pas japonais. Il s'agit d'éléments de nature ordinaire localisés en îlots ponctuels. Ces espaces de transition sont typiques des milieux urbains, où les fragmentations nombreuses ne permettent pas toujours d'assurer un déplacement continu. Ces espaces permettent alors d'assurer les échanges entre les réservoirs de biodiversité pour la faune volante (chiroptères, avifaune, insectes). Ce sont par exemple les jardins dans le tissu pavillonnaire ou les espaces verts publics.

Les différents types de corridors écologiques



Source : Even Conseil

3.3 Un intérêt écologique... mais aussi paysager, social, économique...

La trame verte et bleue constitue un support de fonctions écologiques. Néanmoins, la trame verte et bleue est également support de fonctions sociales voire économiques au travers des services écosystémiques rendus par les milieux constitutifs de la trame verte et bleue aux citoyens, et ce d'autant plus dans un contexte urbain.

Les espaces verts urbains, en plus de jouer un rôle majeur dans le maintien de la trame verte et bleue par la création d'espaces relais entre les réservoirs de biodiversité, constituent également des espaces de détente, contribuent à des ambiances urbaines de qualité, assurent une régulation du climat local, permettent une gestion alternative des eaux pluviales... C'est ce qu'on appelle la multifonctionnalité de la trame verte et bleue.

Enjeux de la révision du PLU

- Traduire le PLU dans la logique de trame verte et bleue.
- Une réponse à adapter à un contexte urbain de première couronne parisienne (artificialisation des sols importante, pression sur la qualité de l'air).
- Conférer à la trame verte et bleue d'autres fonctions en faveur de la ville durable : gestion alternative des eaux pluviales, support de liaisons douces...
- Identification précise des composantes de la trame verte et bleue à Orly : réservoirs de biodiversité et corridors écologiques (linéaires et pas japonais).

4/ Une biodiversité adaptée au milieu urbain intéressante

Différents inventaires écologiques ont été réalisés sur le territoire communal.

Un recensement de la flore orlysiennne a ainsi été publié dans *L'Atlas de la flore sauvage du Val-de-Marne* en 2009. Il fait état de 288 espèces végétales à Orly dont cinq rares et une très rare, la cardamine impatiente (*Cardamine impatiens*), observée au bord de la Seine et qui est une espèce protégée typique des zones humides. Dans le centre-ville, une espèce recensée est inscrite sur la liste des espèces déterminantes ZNIEFF d'Île-de-France : le torilis noueux (*Torilis nodosa*). Cette espèce semble néanmoins en expansion dans la petite couronne depuis une dizaine d'années.

L'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) dénombre 56 espèces animales sur le territoire communal. Elles sont en majorité représentées par la faune volante avec 48 espèces (chauves-souris, insectes, oiseaux...), car le milieu urbain est trop fragmenté pour permettre une circulation d'espèces terrestres. C'est pourquoi, à l'échelle communale, les espèces à valeur patrimoniale s'observent majoritairement dans les secteurs les plus préservés : bords de la Seine, parc Georges Méliès, parc des Saules...

Ainsi, plusieurs espèces protégées d'oiseaux viennent nicher dans la commune, dont 18 étant inscrites à la Convention de Berne : l'hypolaïs polyglotte (*Hippolais polyglotta*), l'hirondelle de fenêtre (*Delichon urbicum*), le rossignol philomèle (*Luscinia megarynchos*)... Le faucon crécerelle a également été observé. Le martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*), inscrit à l'annexe I de la Directive Oiseaux de l'Union Européenne, a été également observé sur les bords de la Seine.

La base de données CETTIA Île-de-France recense les observations de plusieurs espèces animales et affine nos connaissances sur la biodiversité à Orly.

Les mammifères sont représentés par le lapin de garenne (*Oryctolagus cuniculus*), le renard roux (*Vulpes vulpes*), la fouine (*Martes foina*), la taupe d'Europe (*Talpa europaea*), le hérisson d'Europe (*Erinaceus europaeus*), l'écureuil roux (*Sciurus vulgaris*) et le ragondin (*Myocastor coypus*).

Le lézard des murailles (*Podarcis muralis*), inscrit à l'annexe IV de la Directive Habitats, et protégé à l'échelle nationale, a également été aperçu dans le parc des Saules. L'INPN indique également la présence sur la commune de la lucane cerf-volant (*Lucanus Cervus*) inscrite à l'annexe II de la Directive Habitats.

La tortue de Floride, dite à tempes rouges (*Trachemys scripta*) a été observée dans le sud du Val-de-Marne. Il s'agit d'une espèce invasive.

Plusieurs amphibiens ont également été répertoriés sur le territoire orlysiens : l'alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*), le crapaud commun (*Bufo bufo*) inscrit à l'annexe III de la Convention de Berne, la grenouille commune (*Pelophylax kl. esculentus*) et la grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus*).

Les papillons (rhopalocères et zygènes) sont particulièrement bien représentés à Orly et ont ainsi été observés, par exemple : l'hespérie de l'Alcée (*Carcharodus alceae*), le flambé (*Iphiclides podalirius*), le machaon (*Papilio machaon*), le souci (*Colias crocea*), le citron (*Gonepteryx rhamni*), le piéride du Lotier (*Leptidea sinapis*), le piéride du Chou (*Pieris brassicae*), le piéride du Navet (*Pieris napi*), le piéride de la Rave (*Pieris rapae*), la sylvaine (*Ochlodes sylvanus*), le brun du pélargonium (*Cacyreus marshalli*) et l'azuré des Nerpruns (*Celastrina argiolus*).

L'importance des zones humides à Orly explique un grand nombre d'odonates observés : l'agrion à larges pattes (*Platycnemis pennipes*), le caloptéryx éclatant (*Calopteryx splendens*), l'agrion élégant (*Ischnura elegans*), la naïade au corps vert (*Erythromma viridulum*), la naïade aux yeux bleus (*Erythromma lindenii*), l'agrion porte-coupe (*Enallagma cyathigerum*), l'anax napolitain (*Anax parthenope*), l'anax empereur (*Anax imperator*), la grande aeschne (*Aeshna grandis*), l'aeschne bleue (*Aeshna cyanea*), le crocothémis écarlate (*Crocothemis erythraea*), la libellule déprimée (*Libellula depressa*), l'orthétrum réticulé (*Orthetrum cancellatum*), le sympétrum rouge sang (*Sympetrum sanguineum*) et le sympétrum fascié (*Sympetrum striolatum*).

La cardamine impatiente, l'hypolaïs polyglotte et le lézard des murailles



Photos : DR

Enjeux de la révision du PLU

- Préserver les habitats des espèces remarquables.

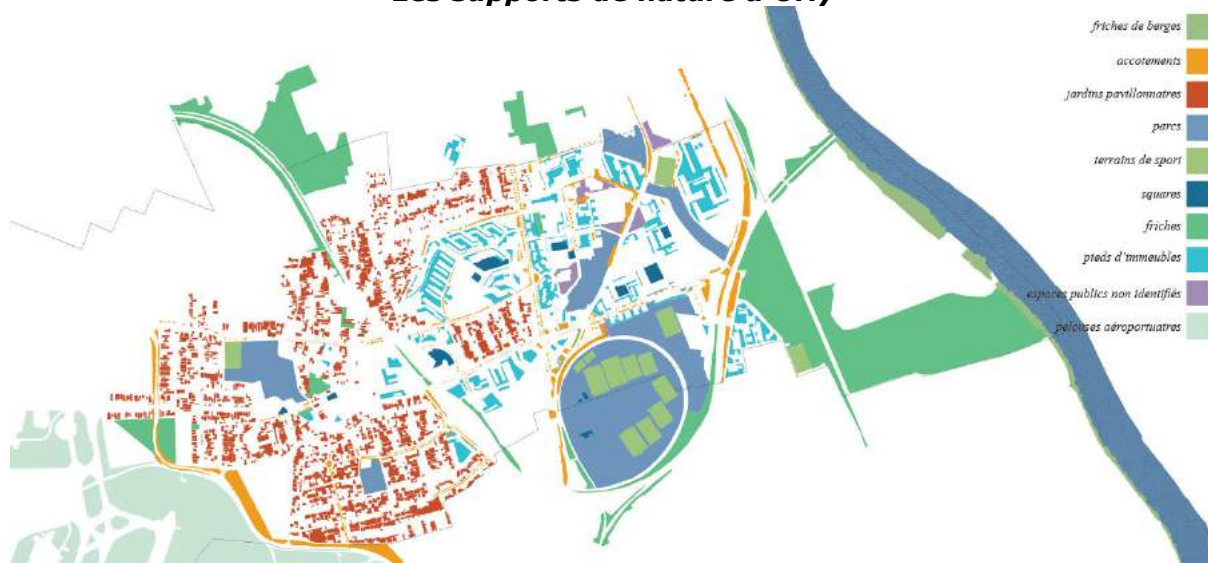
5/ Une ville riche en supports de nature

Malgré sa position dans la zone dense francilienne, Orly rassemble une offre variée en composantes naturelles, à l'origine du réseau trame verte et bleue communal. La commune comptabilise en effet un nombre considérable de surfaces végétalisées, à la fois publiques et privées, qui ponctuent le territoire et forment au total plus de 100 hectares de nature (hors jardins privés) avec notamment :

- les parcs et squares,
- des friches et les accotements (talus de voirie et alignements d'arbres),
- les berges de la Seine,
- les espaces verts des équipements sportifs,
- les jardins de pieds d'immeubles,
- les jardins pavillonnaires,
- les pelouses aéroportuaires,
- les jardins familiaux.

Le territoire communal renferme également des surfaces en eau ou humides représentées par la Seine, le Trou à Glaise, le bassin du parc Georges Méliès, le nouveau bassin de la place du 8 Mai 1945, la fontaine de la rue du Commerce, les zones humides en bords de Seine...

Les supports de nature à Orly



Source : ENSP Versailles

Les surfaces imperméabilisées (bâti, routes), inhérentes au milieu urbain, présentent un rôle écologique plus négligeable mais à considérer, puisque la faune et la flore peut s'y adapter. À titre d'exemple, certaines espèces d'oiseaux utilisent les toits des bâtiments pour établir leur nid.

Ces composantes de la nature en ville possèdent une fonctionnalité écologique plus ou moins importante : réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, sous-trame... Il s'agit d'articuler ces espaces entre eux de façon à former un réseau de trame verte et bleue fonctionnel.

Enjeux de la révision du PLU

- Mettre ces espaces en cohérence afin d'établir un réseau écologique fonctionnel.

6/ Des réservoirs de biodiversité et des corridors à mettre en cohérence

6.1 La Seine, un réservoir de biodiversité et corridor écologique d'envergure nationale

Le bassin de la Seine Amont possède depuis une quarantaine d'années une image dévalorisante liée à l'aspect industrialisé de la vallée, qui a contribué à la dégradation de ses fonctions biologiques. De nombreux documents cadres (SRCE, SDAGE, Plan Vert, Plan Bleu...) ont fait de la restauration de la continuité et la réhabilitation écologique de la Seine une priorité.

⇒ **La biodiversité de la Seine**

Une biodiversité intéressante est toutefois associée au cours d'eau. Une variété d'espèces de poissons y est recensée (sandres, silures, tanches, brochets...), d'oiseaux, d'amphibiens (crapaud accoucheur, grenouille verte...) et de végétaux dont des hélophytes (roseaux, phragmites...) qui offrent un lieu de reproduction, de prédation et de nidification pour la faune.

⇒ **La qualité de l'eau**

L'eau de la Seine au niveau d'Orly était d'un niveau moyen à médiocre en 2014, d'après le SDAGE Seine-Normandie. L'objectif à atteindre d'ici 2027 est d'un niveau de bon état global.

La directive cadre sur l'eau, adoptée le 23 octobre 2000 (DCE/n°2000/60/CE), est le texte majeur qui vise à structurer la politique de l'eau dans les états membres de l'Union Européenne. Elle engage les pays dans un objectif de reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, en instituant une approche globale autour d'objectifs environnementaux avec une obligation de résultats. Elle a été transposée en droit français en avril 2004 et donne la priorité à la protection de l'environnement et à une utilisation durable de l'eau, en demandant de veiller à atteindre un bon état en 2015.

L'évaluation de ce bon état prend en compte des paramètres différents (biologiques, chimiques ou quantitatifs) suivant qu'il s'agisse d'eaux de surface (douces, saumâtres ou salées) ou d'eaux souterraines. La directive cadre définit le bon état d'une masse d'eau de surface lorsque l'état écologique et l'état chimique de celle-ci sont au moins bons.

Des dérogations sont possibles, et c'est le cas sur le secteur du bassin versant de l'Essonne au confluent de la Marne, auquel appartient la commune et pour lequel l'objectif de bon état global a été reporté à 2027, avec un objectif d'atteinte du bon potentiel écologique d'ici 2015 et d'atteinte du bon état chimique en 2027. Cette qualité va d'ores et déjà en s'améliorant grâce aux orientations du SDAGE Seine-Normandie.

L'état écologique des berges, principalement naturelles à Orly, est à renforcer. L'état écologique d'une masse d'eau de surface résulte de l'appréciation de la structure et du fonctionnement des écosystèmes aquatiques associés à cette masse d'eau. Les paramètres biologiques entrent dans la définition de l'état écologique des cours d'eau et selon l'arrêté du 25 janvier 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, les indicateurs biologiques sont :

- Indice Biologique Diatomées (IBD),
- Indice Biologique Global Normalisé (IBGN),
- Indice Poisson en Rivières (IPR),
- Indice Biologique Macrophytes en Rivière (IBMR).

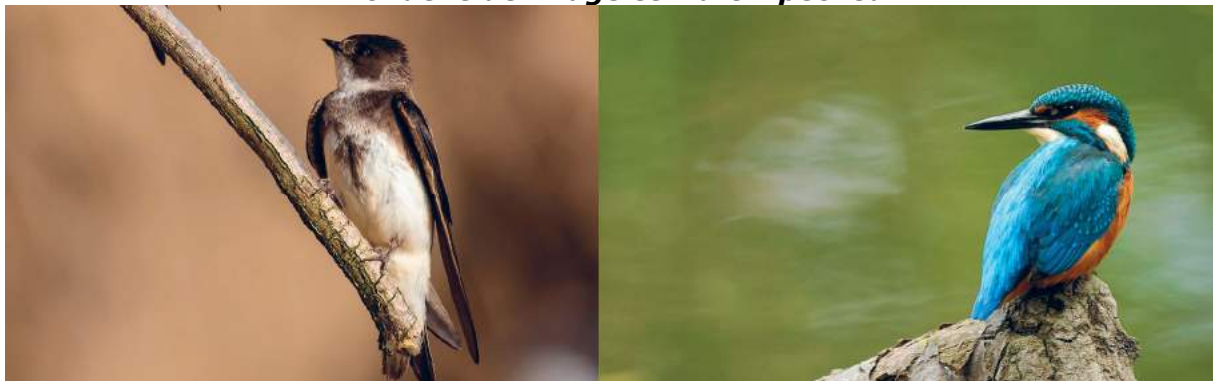
L'état écologique de la masse d'eau de la Seine, du confluent de l'Essonne (exclu) au confluent de la Marne (exclu), à laquelle appartient la commune d'Orly, est qualifiée de moyen par le SDAGE pour la période 2006-2007 (hors polluants spécifiques). L'état écologique de la Seine à Orly avec polluants spécifiques est également qualifié de moyen par le SDAGE pour la période 2006-2007.

Des mesures de remise en état du fleuve visant à améliorer sa qualité écologique sont d'ores et déjà prévues (OIN, Plan Vert...). Le Schéma Environnemental des Berges d'Île-de-France définit d'ailleurs des orientations d'aménagement dans un but de revégétalisation des bords de la Seine.

Les berges de la Seine à Orly présentent globalement une bonne qualité écologique car elles sont pour la grande majorité naturelles et végétalisées. Il s'agit des seules berges de la vallée de la Seine Amont restées sauvages depuis Paris en petite couronne. On trouve à leur niveau une flore adaptée à la proximité de l'eau, avec une dominance d'aulnes glutineux (*Alnus glutinosa*) et de saules marsault (*Salix caprea*). Les masses rouges foncées des racines des aulnes bordent les berges et permettent notamment de les protéger de l'érosion. Les berges abritent également des fleurs intéressantes, comme l'ajonc observé près d'un banc de sable. Ce dernier ayant un grand intérêt écologique car il permet la reproduction des poissons. L'iris d'eau (*Iris pseudacorus*) et le cornouiller sanguin (*Cornus sanguinea*) y sont également repérables.

De nombreuses espèces d'oiseaux viennent trouver repos et nourriture au niveau des berges. Il est d'ailleurs possible d'y observer le martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*), espèce rare en petite couronne parisienne et indicatrice d'un bon état écologique des berges et de l'eau. Plus courants, le grèbe huppé (*Podiceps cristatus*), le canard col-vert (*Anas platyrhynchos*), la foulque macroule (*Fulica atra*), la bergeronnette des ruisseaux (*Motacilla cinerea*), la poule d'eau (*Gallinula chloropus*) et le héron cendré (*Ardea cinerea*) peuvent également y être aperçus.

Hirondelle de rivage et martin pêcheur



Photos : DR

Toutefois, une partie des berges est encore artificialisée au niveau du port d'Orly et est identifiée dans le Schéma Environnemental des Berges d'Île-de-France comme à renaturer afin de rétablir la continuité écologique, dans le respect des plateformes portuaires fluviales. De plus, l'état écologique des berges de la Seine à Orly est aujourd'hui menacé par une érosion due au batillage des péniches qui détériore la berge. Il existe donc un fort enjeu de consolidation des berges. Les techniques de génie végétal permettent actuellement de créer des ouvrages vivants de protection. Une végétation naturelle est capable de stabiliser les berges tout en permettant de leur redonner une fonctionnalité écologique.

L'état chimique d'une masse d'eau de surface est déterminé au regard du respect des normes de qualité environnementales (NQE) par le biais de valeurs seuils. L'état

chimique de la masse d'eau de la Seine du confluent de l'Essonne (exclu) au confluent de la Marne (exclu), à laquelle appartient la commune d'Orly, est mauvais (non atteinte du bon état) dans la période 2006-2007 si l'on considère les polluants industriels toxiques tels que les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et le Di(2-ethylhexyl) phtalate (DEHP), selon le SDAGE.

L'état chimique sans HAP et sans DEHP (conformément aux recommandations de la DCE) est qualifié de bon par le SDAGE dans la période 2006-2007.

Bords de la Seine aux Vœux



Photo : TN Plus

Enjeux de la révision du PLU

- Améliorer la qualité écologique et chimique de la Seine et préserver ses ripisylves.

6.2 Les bords de Seine, réservoir écologique majeur

Le secteur des bords de la Seine, que l'on peut délimiter du fleuve jusqu'à la voie ferrée, est traversé par un corridor de la sous-trame herbacée identifié dans le SRCE. Cette frange est de la commune est également désignée comme secteur reconnu d'intérêt écologique en contexte urbain à valoriser.

⇒ La présence d'une zone humide

À quelques mètres en retrait des berges de la Seine, une population de grands saules et une mare attestent la présence d'une zone humide.

Cette mare, alimentée par la nappe phréatique de la Seine, permet le développement et la reproduction d'une quantité d'espèces animales. Les amphibiens y sont nombreux : crapauds communs (*Bufo bufo*), grenouille verte (*Rana esculenta*) et crapauds accoucheurs (*Alyte accoucheur*) notamment, toutes étant des espèces protégées d'intérêt patrimonial. De nombreux insectes participent également à la vie de la mare : larves de libellules, dytiques, larves de mouches de mai, gerris... On y trouve également des mollusques aquatiques (limnées). La flore est majoritairement représentée par des

hélrophytes (roseaux communs), sollicités par un grand nombre d'espèces d'oiseaux comme lieu de reproduction et de refuge. Les canards colverts (*Anas platyrhynchos*) y pondent notamment leurs œufs, le bruant des roseaux (*Emberiza schoeniclus*) et le phragmite des joncs (*Acrocephalus schoenobaenus*) peuvent y être également aperçus.

Les vieux arbres et les bois mort présents sur le site constituent des zones refuge et de nidification pour les oiseaux (pics-verts, pics-épeichette...) venant profiter de la présence d'insectes (araignées, scolytes, scolopendres).

⇒ **Un espace support de multiples usages à valoriser**

Les bords de la Seine sont donc un espace à la faune et la flore très intéressantes, et constituent un espace naturel de qualité dans un contexte urbanisé. Il s'agit également d'un lieu de détente, de découverte et de bien-être qui doit profiter aux Orlysiens ainsi qu'aux visiteurs. Toutefois, l'espace souffre d'un certain manque d'attractivité dû à un accès peu qualitatif. L'aspect bétonné et confidentiel de la voie de Bouvray, malgré des alignements d'arbres remarquables, ne révèle pas en effet le potentiel des lieux qui se trouvent au bout.

Un aménagement de la vallée de la Seine, sur tout le périmètre de l'OIN, est envisagé. Des études sont menées en ce sens et doivent conduire à une culture et une identité communes à toutes les villes fluviales.

Enjeux de la révision du PLU

- Poursuivre la volonté d'aménagement des berges.
- Réfléchir de manière raisonnée l'implantation des nouveaux projets sur le site.

6.3 Les sources, mares et étangs, des réservoirs de biodiversité à valoriser

Outre la Seine et la darse, le territoire dispose de plusieurs mares et étangs concentrant un riche patrimoine naturel.

Les mares ou bassins végétalisés sont de véritables îlots de nature, essentiels en centre-ville. Outre leur qualité paysagère, ils ont une capacité de régulation de la chaleur ambiante et abritent une faune et une flore intéressante. Éléments constitutifs de la trame bleue urbaine, ils contribuent aux continuités écologiques entre les milieux aquatiques de la ville et les communes voisines. De plus, la création de mares en milieu urbain contribue à la récupération naturelle des eaux pluviales.

Les mares comptent généralement des petites plantes aquatiques (hydrophytes) comme les lentilles d'eau ou nénuphars, et des semi-aquatiques (hélrophytes) comme le roseau. Une faune riche et diversifiée y réside : amphibiens, libellules, notonectes... Les oiseaux et chauves-souris profitent aussi de ces milieux en venant s'abreuver.

Le bassin du parc Georges Méliès, alimenté par la source du coteau, depuis le lavoir, sert d'abreuvoir à une grande diversité d'oiseaux, comme le canard colvert (*Anas platyrhynchos*), le canard de Barbarie (*Cairina moschata*), la poule d'eau (*Gallinula chloropus*) et plus rarement le fuligule morillon (*Aythya fuligula*) et le martin-pêcheur (*Alcedo atthis*). Des hérons habitant sur les bords de la Seine viennent parfois y chasser. Le bassin renferme des populations de carpes, perches, tanches et anguilles.

Au Clos Pantin, dans le prolongement du Vieil Orly, se trouve l'étang du Trou à Glaise, ancien site d'exploitation d'une terre spécifique destinée à l'activité de faïencerie. Il fut recouvert au début du siècle dernier suite à un jaillissement des sources alentours

combinées à de forts épisodes pluvieux. On peut notamment y apercevoir des hérons cendrés (*Ardea cinerea*) qui y chassent.

Étang du Trou à Glaise et bassin dans le parc Georges Méliès



Photos : Ville

La commune renferme également des sources au niveau de l'avenue de la Victoire (à proximité de la zone du SÉNIA), issues des plateaux calcaires. Ces sources apparaissent au niveau du banc d'argiles vertes. Ces argiles étant imperméables, l'eau qui s'est infiltrée en surface se trouve arrêtée à ce niveau-là. Une nappe va donc se former et s'écouler gravitairement. Les sources seraient donc des sources de déversement de la nappe perchée abritée dans les limons des plateaux et le calcaire de Brie.

Enjeux de la révision du PLU

- Préserver les éléments constitutifs de la trame bleue.
- Retrouver des usages autour de la présence d'eau dans la ville.

6.4 Les bois, parcs et squares : véritables réservoirs de biodiversité

⇒ Une offre remarquable en espaces verts publics

Malgré un territoire largement urbanisé, le territoire communal dispose d'une offre exceptionnelle en espaces verts ouverts au public puisqu'il en comptabilise plus de 28 hectares. Au total, ces espaces comptabilisent plus de 5 300 arbres et 880 m² de massifs fleuris. Ainsi, les Orlysiens disposent de plus de 12 m² d'espaces verts par habitant, taux répondant aux exigences en contexte francilien.

Principaux parc et squares publics à Orly

Nom	Superficie (en m²)
Parc des Saules	50 200
Parc Georges Méliès	43 000
Parc Jean Mermoz	33 500
Bois des Roses	27 000
Parc de l'Oiseau	12 600
Promenade-promontoire route Charles Tillon	14 900
Square Alfred de Musset	3 900
Parc de la Mairie place Marie et Paul Vaillant-Couturier	4 500
Square Charles de Foucauld	2 900
Parc de la Cloche	9 800

Les parcs orlysiens garantissent un accès à des espaces de détente et de loisirs pour la population. Ils offrent également des refuges pour la faune et la flore ordinaire. De même, les squares et mails répartis sur la commune assurent une accessibilité à un espace vert de proximité pour la population des quartiers alentours.

⇒ **Des espaces à l'intérêt écologique varié**

Parmi ces éléments clefs de la trame verte et bleue, certains jouent le rôle de réservoirs de biodiversité locaux au sein de la trame bâtie : il s'agit des espaces présentant les milieux les plus riches, les plus diversifiés et les plus vastes comme le parc Georges Méliès ou le parc des Saules.

Le parc Georges Méliès héberge notamment parmi ses 800 arbres répartis sur 4,7 hectares quelques arbres remarquables comme un pin sylvestre (*Pinus sylvestris*), assez rare dans la région, et un noyer blanc d'Amérique (*Carya ovata*). Grâce à la présence du bassin, il accueille une grande quantité d'oiseaux et quelques espèces de poissons. Les quelques mammifères que l'on peut trouver dans le parc sont des renards roux (*Vulpes vulpes*) et des lapins de garenne (*Oryctolagus cuniculus*).

Le parc des Saules présente également un cortège ornithologique important : troglodytes mignon, mésanges, fauvette... Le faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) y a d'ailleurs été aperçu. Le lézard des murailles (*Podarcis muralis*), inscrit à l'annexe IV de la Directive Habitats et protégé à l'échelle nationale, fréquente également le parc. D'un point de vue botanique, le parc présente la particularité de posséder 40 espèces d'arbres dont de nombreuses espèces rattachées au milieu aquatique : aulnes, peupliers, saules marsault, meaulnes...

D'autres composants de la trame verte et bleue constituent des zones refuge ponctuelles pour la biodiversité locale, et notamment la faune volante, c'est-à-dire des corridors en pas japonais, comme les squares et mails.

⇒ **Une gestion différenciée des espaces verts garante de la richesse des milieux**

Une gestion différenciée des espaces verts communaux est appliquée depuis 2010 sur certains espaces verts communaux : parc des Saules, parc Georges Méliès, parc de l'Oiseau, square Alfred de Musset, square Maryse Bastié... À terme, la commune a la volonté d'étendre cette pratique à toutes les surfaces végétalisées d'Orly. Le mode de jardinage et de gestion est adapté en fonction des usages de chaque site, en visant une interdiction de l'utilisation de produits phytosanitaires et un nombre d'interventions (fauche, arrosage...) minimum. Plusieurs modes de gestion sont appliqués, plus ou moins intensifs en fonction du rendu esthétique souhaité et de l'usage des lieux, et permettent à la biodiversité de s'exprimer.

⇒ **Une revalorisation en cours des espaces verts**

Outre leur intérêt écologique, les espaces verts sont de véritables lieux de vie et de détente à disposition des habitants en milieu urbain. Certains aménagements (aires de jeux, mobilier urbain...) commencent toutefois à dater et deviennent peu attractifs, entachant l'aspect paysager des espaces. Parallèlement, certains espaces verts présentent une faible diversité des milieux et donc possèdent un potentiel écologique moindre.

Des projets de revalorisation des espaces verts communaux réalisés ou en cours de réalisation montrent une volonté de la commune d'augmenter leur attractivité, à la fois pour les usagers et pour la biodiversité.

Ainsi, le parc Jean Mermoz a été équipé par des aménagements récents destinés à rendre plus agréable la pratique du parc par les usagers (mobiliers urbains de qualité, aires de jeux...) tout en valorisant écologiquement le site (création de noues paysagées, plantation des graminées...).

Le parc Georges Méliès fait également l'objet d'une requalification. Le projet consiste notamment à planter une dizaine d'arbres, environ 450 arbustes et 500 plantes vivaces tout en réaménageant 250 m² d'espaces verts. Afin d'apporter un maximum de clarté dans le parc pour un développement correct des espèces, 120 arbres sur les 850 existants seront supprimés. Ils seront sélectionnés en raison de trois critères : dangerosité, état sanitaire et surreprésentation. Ils seront remplacés par 60 nouveaux arbres (notamment de nouvelles espèces), des milliers d'arbustes, une végétation arbustive ou tapissante et des parterres fleuris. Le cheminement des piétons est également mis à l'honneur, par le réaménagement des allées qui permettront de mieux profiter des vues sur le château. Les alentours du bassin seront également dégagés, afin de permettre la transparence d'une rive à l'autre et son accès aux promeneurs. Le projet prévoit également une revalorisation des aires de jeux pour enfants.

Le parc de l'Oiseau est lui aussi en cours de réaménagement, sur plus de 12 000 m². Le projet paysager porté par la Ville se compose de trois parties, trois ambiances, trois fonctions :

- un espace de rencontre et d'échange proche des écoles et du collège, un espace en creux, ceinturé de rochers décoratifs en béton d'où jaillit l'eau sous forme de jets, petites cascade, brumes,
- un espace de repos, de tranquillité prolongé par des jeux pour les tout-petits,
- un espace de grands jeux, d'éveil, de découverte au cœur du boisement, accueille trois œufs géants en inox et acier galvanisé dont le plus haut culmine à 13 mètres.

Le secteur de Grignon devrait bénéficier d'un vaste espace paysager et boisé, à vocation régionale, sur les communes de Thiais et d'Orly. Le bois des Roses, désormais protégé, est en cours de nettoyage et d'aménagement afin de l'ouvrir au public. Cet espace vert devrait s'élargir au sud, sur le parc de la Fondation d'Auteuil que la Ville souhaite acquérir et ouvrir au public.

Suite au départ de la crèche départementale, la Ville devrait étendre le parc de la Cloche sur ce secteur, ce qui devrait porter à 11 600 m² (contre 9 800 m² aujourd'hui) la surface d'espace vert offerte aux habitants de ce quartier.

Aux Vœux, l'aménagement d'un vaste parc écologique de loisirs, entre la darse, la Seine et la voie ferrée, devrait offrir aux Orlysiens et aux habitants de la Métropole plus de 11,49 hectares de nature préservée.

Enjeux de la révision du PLU

- Assurer une protection de ces réservoirs de biodiversité locaux et de leur potentiel écologique.
- Poursuivre les efforts de valorisation des espaces verts et les initiatives de gestion différenciée.
- Développer les connexions (vertes et douces) entre les parcs et jardins.



6.5 Les pelouses aéroportuaires et les friches, des espaces au potentiel écologique non négligeable

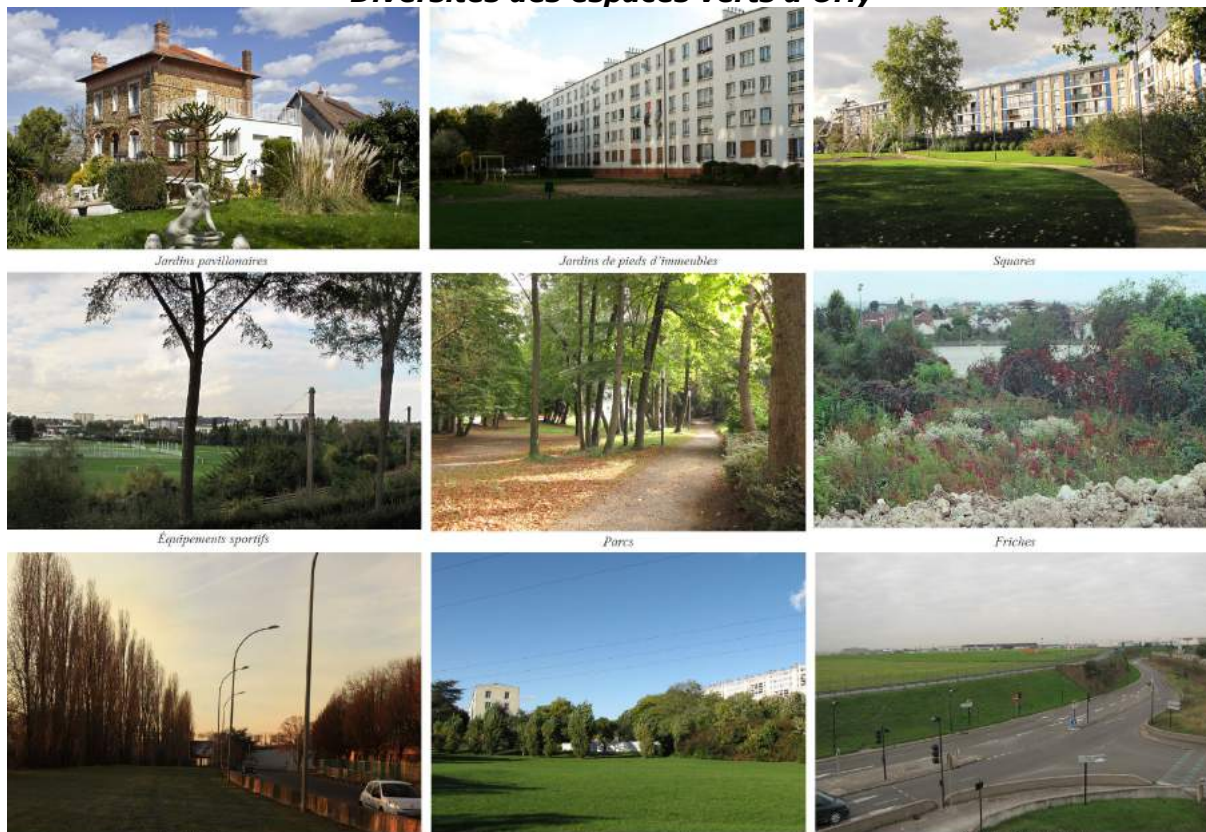
Les pelouses aéroportuaires constituent des lieux de passage de nombreux rongeurs et petits mammifères (mulots, musaraignes) et deviennent par conséquent des zones de chasse pour les rapaces. Ainsi, il n'est pas rare de pouvoir observer le faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) et la buse variable (*Buteo buteo*) aux abords de l'aéroport. Ces rapaces viennent notamment nicher en hauteur dans les grandes installations de l'aéroport (comme les radars) ou dans les friches, desquels ils peuvent guetter les proies circulant sur les pistes. Le SRCE identifie d'ailleurs la plateforme aéroportuaire d'Orly qui abrite des secteurs en herbe considérables.

Cette végétation dense offre une zone refuge pour de nombreux mammifères comme le renard roux, le lapin de garenne et des petits rongeurs mais accueille également une multitude de passereaux, comme la mésange à longue queue, des chardonnerets... Les friches aux alentours de l'aéroport évoluent naturellement vers un état boisé et constituent donc une véritable réserve sauvage, à tendance sèche.

Enjeux de la révision du PLU

- Préserver ces espaces refuges pour la biodiversité et valoriser leur potentiel écologique.

Diversités des espaces verts à Orly



Photos : ENSP Versailles

6.6 Une trame jardins et cœurs d'îlots boisés fournie

Lorsqu'ils sont particulièrement arborés et qu'ils présentent une strate herbacée et arbustive intéressante, ce maillage d'espaces verts privés permet d'assurer les échanges entre les réservoirs de biodiversité, particulièrement pour la faune volante. Les cœurs d'îlots ont donc une réelle valeur écologique car ils constituent des espaces de transition typiques des milieux urbains (corridors en pas japonais), où les fragmentations nombreuses ne permettent pas toujours d'assurer un déplacement continu (corridors linéaires). La trame jardin façonne également un cadre paysager remarquable.

La trame jardins privés et cœurs d'îlots boisés est particulièrement bien fournie à Orly, dont le tissu pavillonnaire comprend de nombreux jardins végétalisés.

Elle est particulièrement homogène sur les quartiers pavillonnaires du plateau où les jardins présentent un caractère très végétalisé, mais aussi à Grignon et aux Sentiers. Les espaces verts accompagnant les immeubles de logements collectifs s'intègrent également dans la trame verte. Les pieds d'immeuble de la Pierre au Prêtre ont d'ailleurs un intérêt écologique certain. Il faut toutefois noter que dans le sens transversal, les routes et voies ferrées jouent un rôle de barrière.

6.7 Les talus de voie ferrée : des continuités majeures en milieu urbain

Outre les axes routiers, de nombreuses plantations le long des voies ferrées constituent des liaisons vertes. Ces espaces enherbés voire arborés en continu permettent à la faune et la flore de circuler et constituent des refuges pour la faune et la flore en milieu urbain.

Les voies du RER C traversant la commune présentent un talus globalement arboré, voire boisé en bords de Seine.

Enjeux de la révision du PLU

- Protéger durablement une trame jardin suffisamment fournie et boisée pour pérenniser son rôle de refuge pour la biodiversité.
- Préserver la continuité arborée des talus de voie ferrée.

6.8 Un réseau d'alignements d'arbres à renforcer

Le long des voies, les alignements d'arbres représentent des continuités arborées facilitant et guidant le déplacement de la biodiversité. De nombreuses plantations viennent constituer des espaces de repos et de reproduction pour l'avifaune.

C'est le cas des alignements d'arbres le long des axes structurants que sont la RD 225, l'avenue Adrien Raynal et la RD 5. Cependant, des discontinuités sont recensées le long de certaines de ces routes et des axes majeurs sont dépourvus d'alignement, avenue des Martyrs de Châteaubriant par exemple. Or un alignement à cet endroit permettrait d'assurer une continuité arborée Nord-Sud qui n'existe pas aujourd'hui.

Les plantations le long des voies sont disparates selon les quartiers. Les quartiers pavillonnaires à l'ouest du parc Georges Méliès n'en compte aucun, tandis que les rues autour du Parc de la Cloche sont plutôt bien fournies.

Certains alignements d'arbres sont identifiés au PLU. La révision du PLU permet d'accroître ce recensement et cette protection.

Alignements d'arbres avenues des Martyrs de Châteaubriant et Marcel Cachin



Photos : Citadia Conseil

Enjeux de la révision du PLU

- Poursuivre les plantations d'arbres en alignement et améliorer leur fonctionnalité écologique (espèces locales).

6.9 Focus de l'évaluation environnementale : étude sur les zones humides

⇒ Contexte réglementaire

La loi sur l'eau de 1992 définit comme zone humide tout terrain exploité ou non, habituellement inondé ou gorgé d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophile pendant au moins une partie de l'année. Cette définition est complétée par le décret n° 2007-135 du 30 janvier 2007 informant que les critères à retenir pour la définition des zones humides sont relatifs à la morphologie des sols liée à la présence prolongée d'eau

d'origine naturelle et à la présence éventuelle de plantes hygrophiles. Celles-ci sont définies à partir des listes établies par région biogéographiques. En l'absence de végétation hygrophile, la morphologie des sols suffit à définir une zone humide.

Aussi, jusqu'alors, les deux critères étaient dits alternatifs et interchangeables : il suffisait que l'un des deux soit rempli pour qu'on puisse qualifier officiellement un terrain de zone humide. Si un critère ne pouvait à lui seul permettre de caractériser la zone humide, l'autre critère était utilisable.

Le Conseil d'État a, dans une décision en date du 22 février 2017, précisé que les critères législatifs d'identification d'une zone humide, lorsque de la végétation y existe, sont cumulatifs et non alternatifs (CE, 22 février 2017, n° 386325), contredisant l'arrêté susmentionné. Ainsi, d'après cet arrêt il ressort de ces dispositions, éclairées par les travaux préparatoires de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 dont elles sont issues, qu'une zone humide ne peut être caractérisée, lorsque de la végétation y existe, que par la présence simultanée de sols habituellement inondés ou gorgés d'eau et, pendant au moins une partie de l'année, de plantes hygrophiles.

Deux critères doivent ainsi être pris en compte pour identifier une zone humide, à savoir d'une part la présence de sols habituellement inondés ou gorgés d'eau et, d'autre part, celle, pendant au moins une partie de l'année, de plantes hygrophiles, lorsque de la végétation existe et est spontanée.

La jurisprudence du Conseil d'État remplace légalement l'arrêté zone humide (juridiction la plus haute).

⇒ **Critères de caractérisation**

La végétation hygrophile est une végétation caractéristique des zones humides et sa présence est conditionnée par la présence plus ou moins prolongée d'eau dans le sol. L'observation de cette flore permet la détermination et la délimitation des zones humides. Cette délimitation est basée sur la liste des plantes indicatrices inscrites dans l'arrêté du 24 juin 2008.

La prospection du sol a été réalisée par prélèvement à l'aide d'une tarière manuelle en application des critères retenus dans l'arrêté du 24 juin 2008 correspondant à la présence de traces d'oxydation ou de réduction dans les 50 premiers centimètres du sol. L'examen du sondage pédologique vise à vérifier la présence :

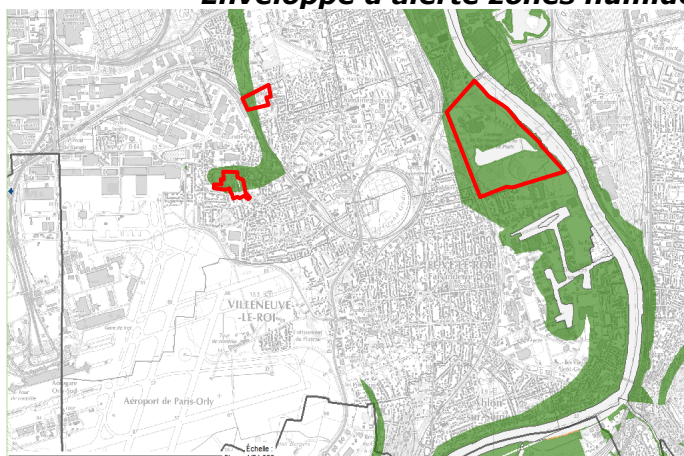
- d'horizons histiques (ou tourbeux) débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol et d'une épaisseur d'au moins 50 centimètres,
- ou de traits réductiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol,
- ou de traits rédoxiques débutant à moins de 25 centimètres de la surface du sol et se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur,
- ou de traits rédoxiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol, se prolongeant ou s'intensifiant en profondeur, et de traits réductiques apparaissant entre 80 et 120 centimètres de profondeur.

Si ces caractéristiques sont présentes, le sol peut être considéré comme sol de zone humide.

⇒ **Déroulement de l'étude**

Le but de l'étude a consisté à réaliser une expertise de zone humide suivant le critère pédologique (sondages tarière) au sein des espaces verts et/ou naturels potentiellement humides. La première étape de l'étude a consisté en une synthèse bibliographique des informations quant à la potentialité de présence de zones humides au sein ou à proximité des sites. Pour cela, différentes données ont été consultées.

Enveloppe d'alerte zones humides d'après la DRIEE



Classe 2010	Type d'information	Classe 2019
Classe 1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié	Classe A
Classe 2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté	Classe A
Classe 3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.	Classe B
Classe 4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.	Classe C
Classe 5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides	Classe D

Cependant, il est important de préciser que cette donnée est modélisée pour une cartographie à l'échelle 1/25 000^{ème}. La carte ci-dessus doit donc constituer un point de vigilance uniquement.

Carte de l'État Major (1820 - 1866)



⇒ **Résultats de l'étude**

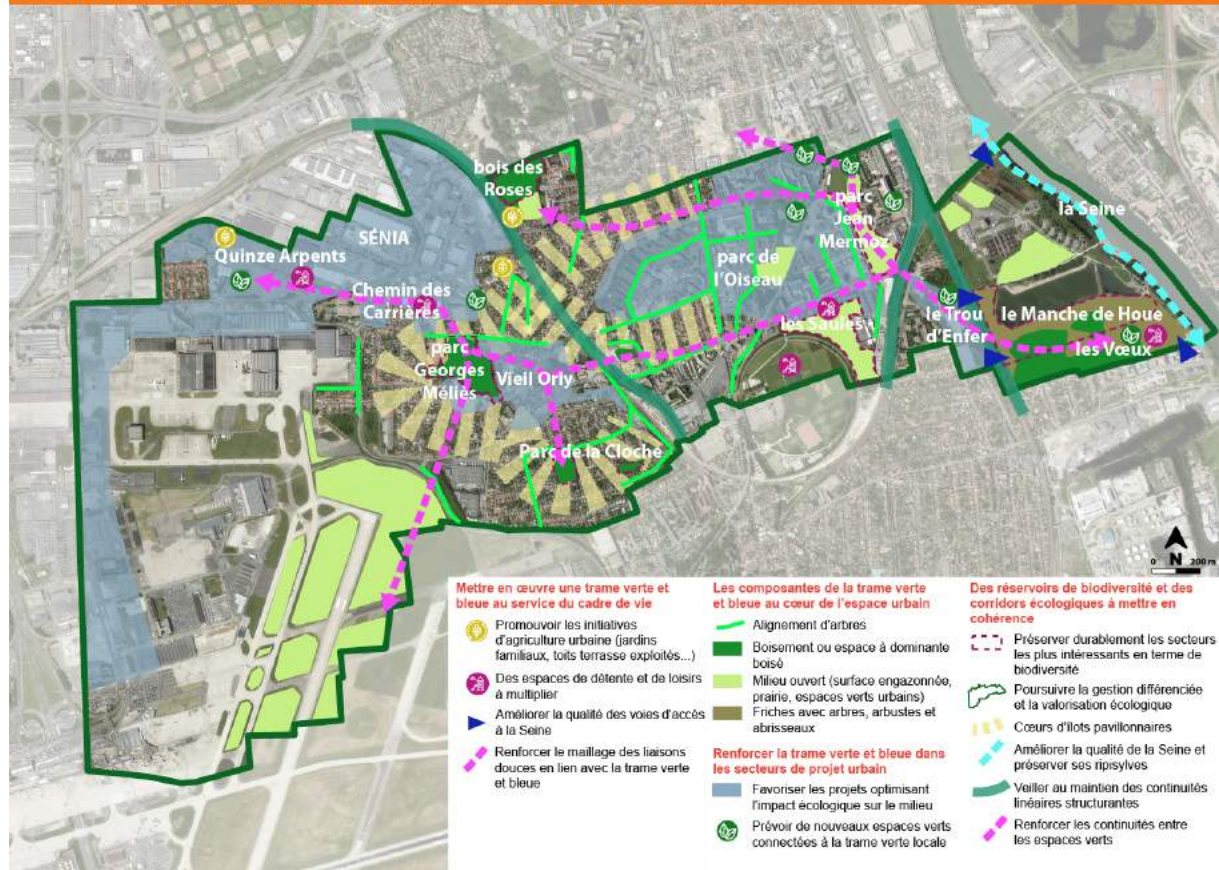
Ainsi, trois sites d'étude ont fait l'objet de sondages pédologiques pour mettre ou non en lumière la présence de zones humides : le parc Georges Méliès, le bois des Roses et l'usine de production d'eau potable d'Orly représentés sur la carte suivante.

Plan Local d'Urbanisme d'Orly



Les 23 sondages réalisés sur les trois sites expertisés n'ont pas mis en avant la présence de zones humides suivant le facteur pédologique car aucune trace d'hydromorphie du sol n'a pu être relevée. De plus, aucune flore particulière n'a été observée. Cependant, le parc Georges Méliès est traversé d'ouest en est par un ru dont sa source se trouve au sein même du site, les futurs aménagements devront prendre en compte sa présence.

UNE TRAME VERTE ET BLEUE À RENDRE FONCTIONNELLE



7/ Constats et enjeux

Enjeux

- Préserver les secteurs les plus intéressants en termes de biodiversité : espaces verts publics, bords de la Seine, mares...
- Renforcer les continuités écologiques linéaires constituées par les talus de voie ferrée, les berges de la Seine et la coulée verte.
- Maintenir une trame de jardins et corridors boisés, jouant un rôle de corridors en pas japonais.
- Valoriser le potentiel écologique des friches.
- Optimiser chaque espace de la trame verte en lui conférant d'autres fonctions en faveur de la ville durable : gestion alternative des eaux pluviales, support de liaison douce...
- Améliorer l'attractivité des espaces verts publics et permettre un accès de qualité aux bords de la Seine.
- Enrichir les connaissances sur la faune et la flore communale.

3. DES RISQUES ET NUISANCES À CONSIDÉRER POUR MAINTENIR UN CADRE DE VIE APAISÉ

1/ Bilan du PLU 2007 : une thématique risques-nuisances à développer

⇒ **État initial de l'environnement**

- La thématique des risques est abordée partiellement et des risques sont non-traités (risque technologique, remontées de nappes, risque électromagnétique...). Peu de cartes viennent illustrer les propos et localiser les zones à risques.
- La thématique des nuisances sonores est traitée mais peu développée (aucun état des lieux), et la pollution de l'air n'est pas abordée.

⇒ **PADD**

- On ne trouve dans le PADD aucune orientation relative à la prise en compte des risques et des nuisances, mais un rappel de l'obligation du respect des règles du PPRI est précisé.
- Un des objectifs incite à la gestion alternative des eaux pluviales dans les nouveaux secteurs de développement urbain.

⇒ **Règlement/Orientations d'aménagement (OA)**

- Le règlement rappelle les servitudes d'utilité publiques liées aux risques et nuisances (PEB d'Orly, PPR Mouvement de Terrains, PPRI) qui sont également présentées en annexe.
- Toutefois, aucune mesure spécifique n'y apparaît concernant les risques technologiques.

Enjeux de la révision du PLU

- Intégrer les risques non pris en compte dans l'état initial de l'environnement et localiser les risques.
- Faire apparaître toutes les zones de risques dans les documents graphiques du règlement.
- Faire apparaître les différents risques dans les schémas de principes des OAP et définir des orientations adaptées.
- Actualiser les données relatives à la qualité de l'air avec les nouvelles données mises à disposition par Airparif notamment.
- Intégrer les nouveaux documents cadres.

2/ Documents cadre

2.1 Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) définit le cadre de la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire de la région Île-de-France à l'horizon 2030. Le SDRIF a été approuvé le 27 décembre 2013 par décret après avis du Conseil d'État. Il fixe comme objectif en matière de risques, nuisances et pollution :

- réduire la vulnérabilité de la ville aux risques, aux pollutions et aux nuisances,
- lutter contre l'imperméabilisation des sols,
- rechercher une utilisation raisonnée des sites pollués,
- proscrire la localisation de nouvelles activités à risque important pour la population,
- privilégier un cycle de l'eau plus naturel en favorisant l'infiltration des eaux pluviales.

Le PLU doit être compatible avec le SDRIF.

2.2 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE)

Le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie a été arrêté le 1^{er} décembre 2015 et devait être applicable depuis le 1^{er} janvier 2016. Toutefois, l'annulation de l'arrêté du 1^{er} décembre 2015 par le Tribunal administratif de Paris remet expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Le SDAGE 2010-2015 est donc aujourd'hui réglementairement en vigueur et applicable selon ce jugement. Élaboré en 2009 puis révisé en 2015, le SDAGE fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux, déclinés autour d'objectifs qui concernent à la fois la gestion des risques liés à l'eau, et la préservation de la biodiversité :

- diminution des pollutions ponctuelles,
- diminution des pollutions diffuses,
- protection de la mer et du littoral,
- restauration des milieux aquatiques,
- protection des captages pour l'alimentation en eau potable,
- prévention du risque d'inondation.

Le PLU doit être compatible avec le SDAGE.

2.3 Schéma Régional Climat Air Énergie d'Île-de-France (SRCAE)

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France, arrêté le 14 décembre 2012, fixe des objectifs en matière de qualité de l'air que le PLU doit prendre en compte :

- poursuivre l'amélioration des connaissances en matière de qualité de l'air,
- caractériser le plus précisément possible l'exposition des franciliens à la pollution de l'air,
- inciter les franciliens et les collectivités à mener des actions améliorant la qualité de l'air.

2.4 Contrat de Développement Intercommunal Territorial du Grand Orly

Plusieurs objectifs du CDIT du Grand Orly ont été développés sur ces thématiques :

- maîtriser l'imperméabilisation et gestion des eaux pluviales, afin de ne pas aggraver voire réduire les inondations issues du ruissellement,
- engager une réflexion sur la gestion du pluvial, s'appuyant sur les différentes démarches (SAGE, PPR, contrat rivière) afin de définir des règles cohérentes en matière de limitation de l'imperméabilisation, génération et collecte des eaux de ruissellement et relier la question de la gestion des eaux pluviales avec la trame verte et bleue approfondir et appliquer la notion de résilience aux opérations d'aménagement et de construction,
- développer et diffuser la culture du risque pour une prise en compte réelle et maîtrisée, par les professionnels des secteurs concernés et l'ensemble de la population.

2.5 Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine-Amont

Dans la Charte Développement Durable de l'OIN, un objectif concerne la thématique des risques et nuisances :

- réduire la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances.

2.6 Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France, approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013, définit les objectifs et les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, permettant de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires. Ses orientations majeures qui doivent être prises en compte dans le PLU sont :

- poursuivre et renforcer la politique régionale de lutte contre les nuisances des transports terrestres,
- développer des outils permettant de connaître l'étendue des populations concernées par des dépassements de valeurs de qualité de l'air,
- réduire les émissions de particules dues aux chantiers,
- promouvoir une politique de transport respectueuse de la qualité de l'air,
- améliorer la qualité de l'air pour la santé des franciliens.

2.7 Plan Régional Santé Environnement 2 (PRSE 2)

Le Plan Régional Santé Environnement 2 (PRSE 2) a été approuvé par arrêté préfectoral le 27 juillet 2011. Concernant la thématique des nuisances et de la pollution, il fixe comme objectifs pour la période 2010-2015 :

- poursuivre et renforcer la politique de lutte contre les nuisances sonores des transports terrestres,
- étudier l'impact du trafic aérien autour des zones aéroportuaires dont Paris-Orly,
- développer des outils permettant de mieux connaître l'exposition des populations à la pollution de l'air.

2.8 Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM)

Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM) a pour objectif de faire converger l'action des 131 communes de la Métropole du Grand Paris en faveur de la résilience climatique, de la transition énergétique et de la qualité de l'air en favorisant les synergies et en promouvant les actions locales et métropolitaines. Il a été approuvé le 12 novembre 2018.

Ces ambitions s'articulent autour des objectifs stratégiques et opérationnels suivants :

- atteindre la neutralité carbone en 2050,
- accroître la résilience de la Métropole face aux effets du changement climatique,
- assurer une qualité de l'air conforme aux seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé,
- réduire massivement les consommations énergétiques,
- développer massivement la production locale des énergies renouvelables et de récupération.

L'ambition de la Métropole du Grand Paris est d'être à terme un lieu d'émergence, d'incubation et de déploiement d'actions structurantes qui contribueront à améliorer le cadre et les conditions de vie des habitants, de favoriser les innovations créatrices, sociale et environnementale, et de tirer le meilleur parti des évolutions technologiques et numériques.

2.9 Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

L'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre s'est engagé, depuis le 28 février 2017, dans l'élaboration de son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Véritable projet de développement durable, le PCAET est un plan d'actions pour préserver la qualité de l'air, lutter contre le changement climatique et en réduire les impacts.

2.10 Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) 2016-2021 du bassin Seine Normandie a été arrêté le 7 décembre 2015 par le préfet coordonnateur du bassin. Son application est entrée en vigueur le 23 décembre 2015 au lendemain de sa date de publication au Journal Officiel.

Il fixe pour six ans les quatre grands objectifs à atteindre sur le bassin Seine-Normandie pour réduire les conséquences des inondations sur la vie et la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'économie. Les 63 dispositions associées sont autant d'actions pour l'État et les autres acteurs du territoire : élus, associations, syndicats de bassin versant, établissements publics, socioprofessionnels, aménageurs, assureurs...

3/ Une ville exposée à deux risques naturels

La ville d'Orly est soumise à deux principaux risques naturels :

- le risque d'inondation (ruissellement, remontée de nappe, débordement),
- le risque de mouvements de terrain.

Afin de limiter les dégâts d'une catastrophe naturelle, il est important de réglementer l'occupation du sol dans les zones susceptibles d'être dégradées au travers du PLU, par déclinaison des pièces réglementaires des Plan de Prévention des Risques notamment.

3.1 Une commune sensible au risque inondation

Une inondation est une submersion plus ou moins rapide d'une zone, avec des hauteurs d'eau variables. Leurs origines sont diverses :

- inondation par débordement direct : le cours d'eau sort de son lit mineur pour occuper son lit majeur,
- inondation par remontée de nappe : lorsque le sol est saturé d'eau, il arrive que la nappe affleure et qu'une inondation spontanée se produise. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés et peut perdurer,
- inondation par ruissellement : ce sont les inondations qui peuvent se produire principalement en zone urbanisée lorsque l'imperméabilisation des sols, c'est-à-dire la capacité du sol à faire passer l'eau, et la conception de la ville font obstacle au bon écoulement des pluies exceptionnelles (par exemple les orages) ou bien parce que la capacité des systèmes de drainage ou d'évacuation des sols est insuffisante.

⇒ ***Un risque de débordement de la Seine encadré par un PPRI***

La commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) de la Marne et de la Seine, approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. L'application de ce Plan de Prévention des Risques permet de limiter la vulnérabilité du territoire face aux inondations et de protéger les personnes et les biens, en édictant des règles d'urbanisme strictes établies suivant un zonage précis.

Le PPRI vaut servitude d'utilité publique. Il est opposable à toute personne publique ou privée. À ce titre, il doit être annexé au PLU conformément à l'article R. 151-53 du Code de l'Urbanisme.

La commune est concernée par trois types de zones, auxquelles est associé un règlement.

La zone rouge correspond aux zones situées en grand écoulement. En cas de crue ces zones sont à la fois exposées à des hauteurs d'eau importantes, supérieures à un mètre, et à une vitesse d'écoulement supérieure à 0,5 mètre/seconde. Toute construction nouvelle est interdite, à l'exception des :

- extensions limitées à 20 m² de SHON (Surface Hors Œuvre Nette),
- constructions d'annexes limitées à 15 m² de SHOB (Surface Hors Œuvre Brute),
- constructions liées à l'activité fluviale.

Seule la berge de la Seine est concernée par ce zonage dans la commune.

La zone verte correspond d'une part aux zones naturelles d'espaces verts, de terrains de sports, de loisirs ou de camping ayant vocation à servir de zone d'expansion des crues, et d'autre part de zones définies dans les documents d'urbanisme comme zones à préserver pour la qualité du site et du paysage existant.

Sur ces secteurs, toute construction nouvelle est interdite, à l'exception des :

- extensions limitées à 20 m² de SHON,
- constructions d'annexes limitées à 15 m² de SHOB,
- constructions de bâtiments liés au fonctionnement des installations sportives et de loisirs. Les planchers habitables doivent être situés au-dessus de la cote des PHEC (Plus Hautes Eaux Connues), ici la crue de 1910.

À Orly, la majorité des boisements autour de la darse ainsi que le port d'Orly sont concernés par ce zonage.

Deux zones orange correspondent aux autres espaces urbanisés :

- une zone foncée correspondant aux autres espaces urbanisés situés en zone d'aléas forts ou très forts (submersion > 1 mètre).
- une zone claire correspondant aux autres espaces urbanisés situés en zone d'autres aléas (submersion < 1 mètre).

Le terrain de l'usine des eaux et le stade au Trou d'Enfer, à l'ouest de la voie ferrée, sont classés en zone orange.

Seule la construction en diffus est autorisée en ce qui concerne les constructions nouvelles à usage d'habitation, d'activité ou de service, et avec des exceptions pour les opérations de renouvellement urbain, les zones OIN, les reconstructions sans augmentation de SHON, les équipements publics, les installations portuaires et les équipements du service public de l'eau potable et de l'assainissement.

Le zonage du PPRI délimite également une zone orange foncée hachurée au sein du secteur des Vœux, désigné comme un secteur de projet de l'OIN Orly Rungis Seine Amont, et qui est soumis à des dérogations au règlement.

Globalement, aucun secteur résidentiel n'est concerné par une zone du PPRI. Toutefois, ce risque n'est pas à négliger et doit être pris en compte dans les projets de territoire, notamment au niveau du secteur des Vœux, concerné par l'OIN.

Carte réglementaire du PPRI de la Marne et de la Seine



⇒ **Une sensibilité aux remontées de nappe à l'est de la commune**

Orly est également concerné par un aléa inondation par remontée de nappe. Les modélisations réalisées par le Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) permettent de l'évaluer et le localiser sur le territoire communal. Le risque est ainsi très présent dans la plaine, au niveau des quartiers du Grand Ensemble, de Grignon et du Bas Clos, où la nappe affleure. Une sensibilité forte aux remontées de nappe est également identifiée aux abords du quartier du Fer à cheval. Ce risque est donc à intégrer dans les projets urbains.

Sensibilité au risque de remontée de nappes



Source : BRGM

⇒ **Des zones sensibles aux inondations pluviales ponctuelles**

La commune d'Orly a connu entre 1988 et 2010 cinq inondations suite à des épisodes pluvieux ayant fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle. Ces inondations sont souvent causées par des orages d'intensité exceptionnelle que la typologie du relief orlysiens et l'urbanisation (imperméabilisation des sols) accentue. Elles présentent un risque à prendre en compte dans les aménagements urbains.

Le rapport de présentation du PLU de 2007 fait état de zones sensibles aux inondations pluviales ponctuelles de la commune : l'intersection de la rue Georges Clémenceau et de la rue Paul Vaillant-Couturier, l'intersection de la rue Parmentier et de la rue de la

Victoire (RD64). D'autres inondations ont eu lieu depuis, notamment rue des Mûriers et avenue de l'Aérodrome.

Ainsi, un enjeu de maîtrise du ruissellement urbain afin de prévenir les impacts d'inondations pluviales se profile et devra être intégré dans le PLU. La diminution du risque d'inondation par ruissellement doit donc être recherchée, par la mise en place de mesures préventives en matière de gestion des eaux.

Arrêtés de catastrophes naturelles depuis 1999 à Orly

Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
94PREF19990037	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999

Inondations et coulées de boue : 6

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
94PREF19880025	23/07/1988	23/07/1988	19/10/1988	03/11/1988
94PREF19950029	02/07/1995	02/07/1995	26/12/1995	07/01/1996
94PREF20010023	27/07/2001	27/07/2001	27/12/2001	18/01/2002
94PREF20100004	28/06/2010	28/06/2010	30/11/2010	03/12/2010
94PREF20180022	04/06/2016	05/06/2016	17/04/2018	30/05/2018
94PREF20180036	11/06/2018	12/06/2018	23/07/2018	15/08/2018

Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse : 1

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
94PREF19930015	01/06/1989	31/12/1992	16/08/1993	03/09/1993

Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols : 2

Code national CATNAT	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
94PREF19980013	01/01/1993	31/03/1998	10/08/1998	22/08/1998
94PREF20050015	01/07/2003	30/09/2003	11/01/2005	01/02/2005

Source : Géorisques

Enjeux de la révision du PLU

- Réduire le risque d'inondation pluviale en maîtrisant le ruissellement urbain.
- Adapter les constructions en zone de remontée de nappes.

3.2 Un aléa mouvement de terrain à prendre en compte

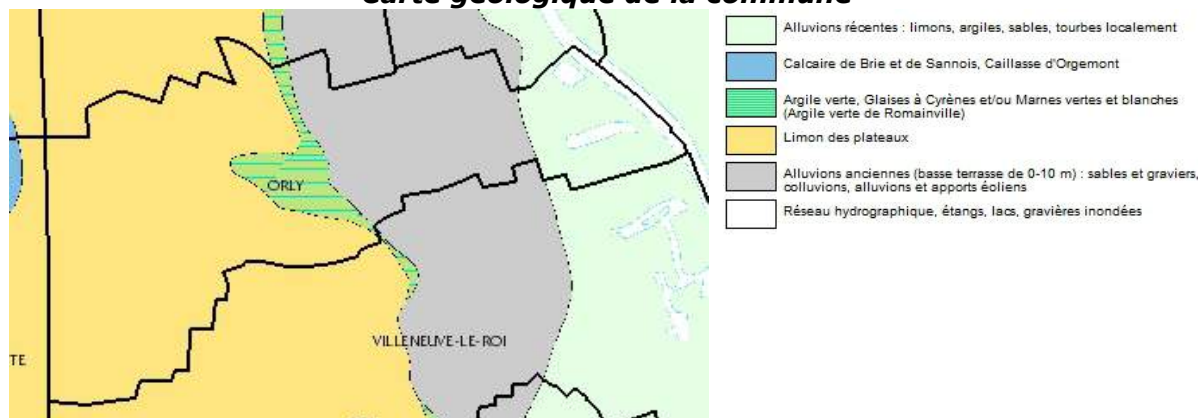
Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol sous l'effet d'influences naturelles (agent d'érosion, pesanteur, séisme...) ou anthropiques (exploitation de matériaux, déboisement, terrassement...).

⇒ **Un coteau argileux à l'origine d'un risque de retrait gonflement des argiles**

Le sol du coteau est argileux. Or, les sols argileux peuvent varier de volume en fonction des conditions météorologiques, ils s'assèchent et se rétractent en période de sécheresse

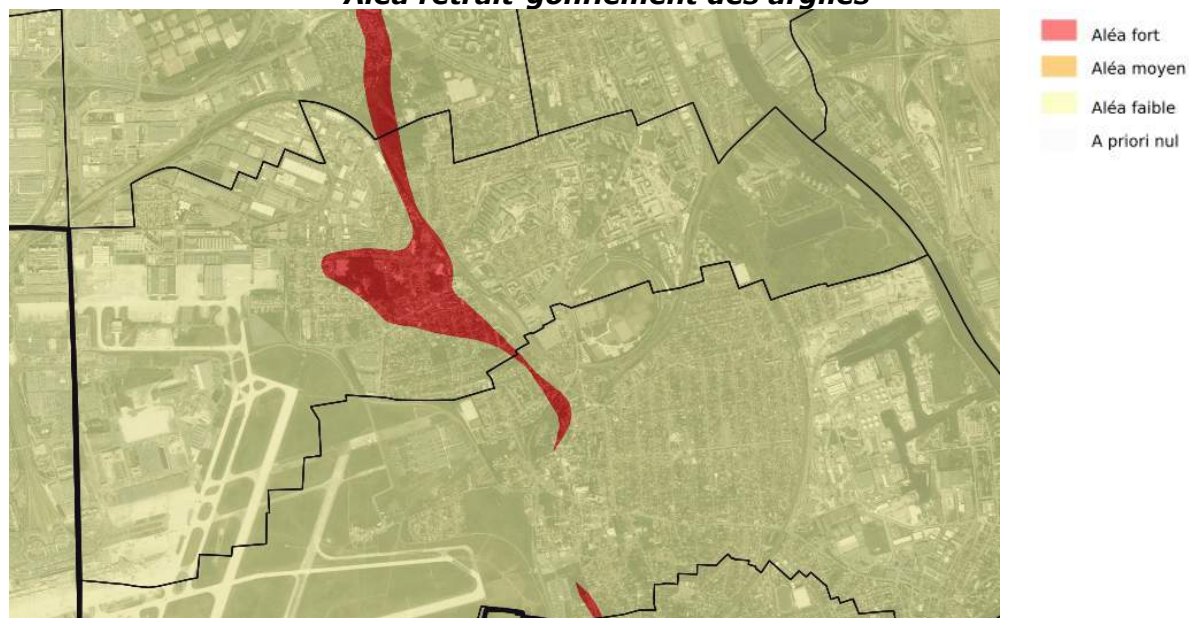
(retrait) puis se gorgent d'eau et gonflent lors de périodes de pluie. Ces phénomènes de retrait et gonflement entraînent des mouvements de terrain lents, peu dangereux pour l'homme mais pouvant provoquer des dégâts importants sur les constructions.

Carte géologique de la commune



Source : BRGM

Aléa retrait-gonflement des argiles



Source : Géorisques

Le BRGM classe les différents secteurs de la ville en fonction des aléas qui les concernent :

- zones où l'aléa est qualifié de faible. La survenance de sinistres est possible en cas de sécheresse importante mais ces désordres ne toucheront qu'une faible proportion des bâtiments (en priorité ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable, avec par exemple des arbres proches ou une hétérogénéité du sous-sol),
- zones d'aléa moyen. Ce sont zones intermédiaires entre ces deux situations extrêmes,
- zones où l'aléa retrait-gonflement est qualifié de fort. Il s'agit de zones où la probabilité de survenance d'un sinistre est la plus élevée et où l'intensité des phénomènes attendus est la plus forte.

La totalité du coteau et le Centre ancien sont concernés par un aléa fort. Une attention particulière est à porter au niveau du Vieil Orly, dont le bâti majoritairement ancien

apparaît comme le plus vulnérable à ce risque. Le reste de la commune semble quant à lui relativement épargné car le BRGM le classe en aléa faible.

Le risque est avéré dans la commune puisque trois épisodes de mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols ont fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle.

Tout comme Orly, de nombreuses communes du Val-de-Marne sont concernées par cet aléa. Un Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain (PPRMT) a d'ailleurs été prescrit le 9 juillet 2001 pour 33 communes du département, dont Orly. Le Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain (PPRMT) différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne a été approuvé par le Préfet du Val-de-Marne le 21 novembre 2018. Le PPRMT vaut servitude d'utilité publique. Il est opposable à toute personne publique ou privée. À ce titre, il doit être annexé au PLU conformément à l'article R.151-53 du Code de l'Urbanisme.

Sur les secteurs les plus concernés par le risque, il y a donc nécessité de prendre des précautions particulières lors de la construction des bâtiments ou l'aménagement d'infrastructures susceptibles d'être affectées par ce phénomène.

⇒ ***Une commune globalement à l'abri du risque sismique ou d'affaissement-effondrement liés aux cavités souterraines***

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un zonage sismique divisant le territoire national en 5 zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R.563-1 à R.563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets n° 2010-1254 du 22 octobre 2010 et n° 2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible),
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Orly est classé en zone de sismicité 1, l'aléa sismique y est donc très faible. La ville n'a donc pas de prescription parasismique particulière à suivre.

Enfin, il n'est recensé à ce jour aucune cavité souterraine ni carrière anciennement exploitée dans le sous-sol orlysisien. La commune semble donc préservée du risque d'effondrement.

Enjeux de la révision du PLU

- Intégrer le risque de mouvement de terrain dans les perspectives de développement de la ville.

3.3 Une vigilance à avoir concernant les risques technologiques

⇒ ***Un risque industriel principalement lié à l'activité aéroportuaire***

Un risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel mettant en jeu des produits ou procédés dangereux et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement. Afin de limiter ces risques, les établissements les plus dangereux sont soumis à une réglementation stricte et à des contrôles réguliers. Le

classement en ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) réglemente toutes les activités présentant des dangers ou des inconvénients pour la salubrité publique.

Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement réglementées par la loi du 19 juillet 1976 sont des établissements présentant des risques pour la sécurité des personnes, la santé ou l'environnement. Toutes les installations classées font l'objet de règles de fonctionnement qu'elles doivent respecter afin de ne pas porter atteinte à l'environnement humain ou naturel. Elles doivent être signalées aux représentants de l'État avant leur mise en service et se soumettre au contrôle de l'inspection des installations classées. Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature qui les soumet à un régime d'autorisation, d'enregistrement ou de déclaration en fonction de l'importance des risques ou des inconvénients qui peuvent être engendrés :

- déclaration. Cela concerne les activités les moins polluantes et les moins dangereuses, une simple déclaration en préfecture est nécessaire,
- autorisation. Cela s'adresse aux installations présentant les risques ou pollutions les plus importants. L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant l'acceptabilité du risque. La procédure est plus lourde que la déclaration, et nécessite plus de justificatifs. Le préfet peut ensuite autoriser ou refuser le fonctionnement,
- enregistrement. Ce cas particulier concerne les secteurs dont les mesures techniques pour prévenir les inconvénients sont bien connues (stations-service, entrepôts...). Un régime d'autorisation simplifié, ou régime dit d'enregistrement, a été créé en 2009.

La commune comprend deux sites dont les infrastructures sont potentiellement porteuses d'un risque industriel : le SÉNIA et l'aéroport Paris-Orly. Ainsi, la commune est concernée par plusieurs installations classées :

- 3 soumises à autorisation : Aéroports de Paris, Air France Industries, Corsair,
- 7 soumises à enregistrement : AGESVAM, BNP Paribas REPM, Orvif (ex Volumen), SAS Lalauze, EPF (ex BNP Paribas REPM), Le Mercure et Gautier Presta Paris (ex AMF QSE).

Lorsque les installations présentent des risques industriels majeurs, elles peuvent être classées Seveso seuil haut au regard de la directive européenne Seveso II. Les entreprises classées Seveso seuil bas au regard de la même directive, présentent des risques industriels majeurs mais dont les contraintes réglementaires d'installation ainsi que les servitudes d'utilité publique sont limitées.

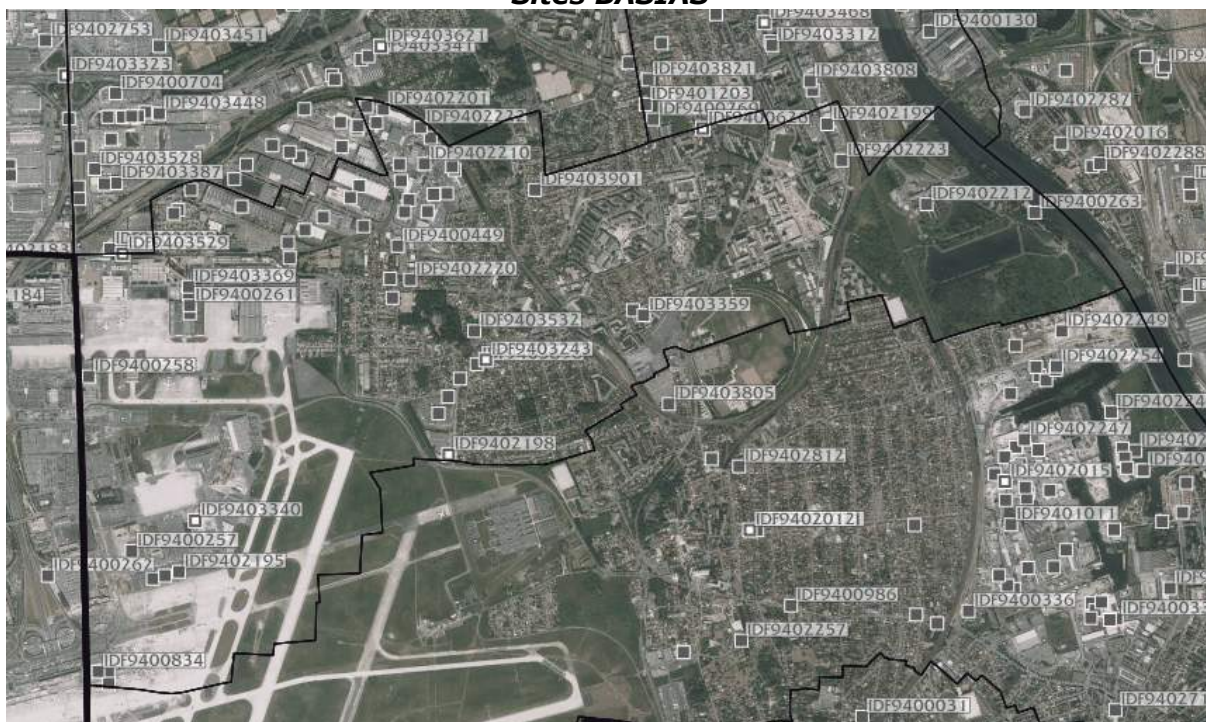
Orly ne possède aucun site SEVESO sur son territoire. La commune se trouve à proximité du site de dépôt pétrolier du Groupement Pétrolier du Val-de-Marne (GPVM) situé à Villeneuve-le-Roi, commune voisine.

⇒ ***D'anciens sites industriels potentiellement pollués nécessitant une vigilance particulière***

Conséquence des activités industrielles passées, la pollution des sols peut être à l'origine d'un risque direct sur la santé des personnes et d'un risque indirect par la pollution des eaux. Les banques de données du BRGM présentent l'inventaire des sites pollués ou potentiellement pollués qui ont été recensés sur le territoire national par différents biais :

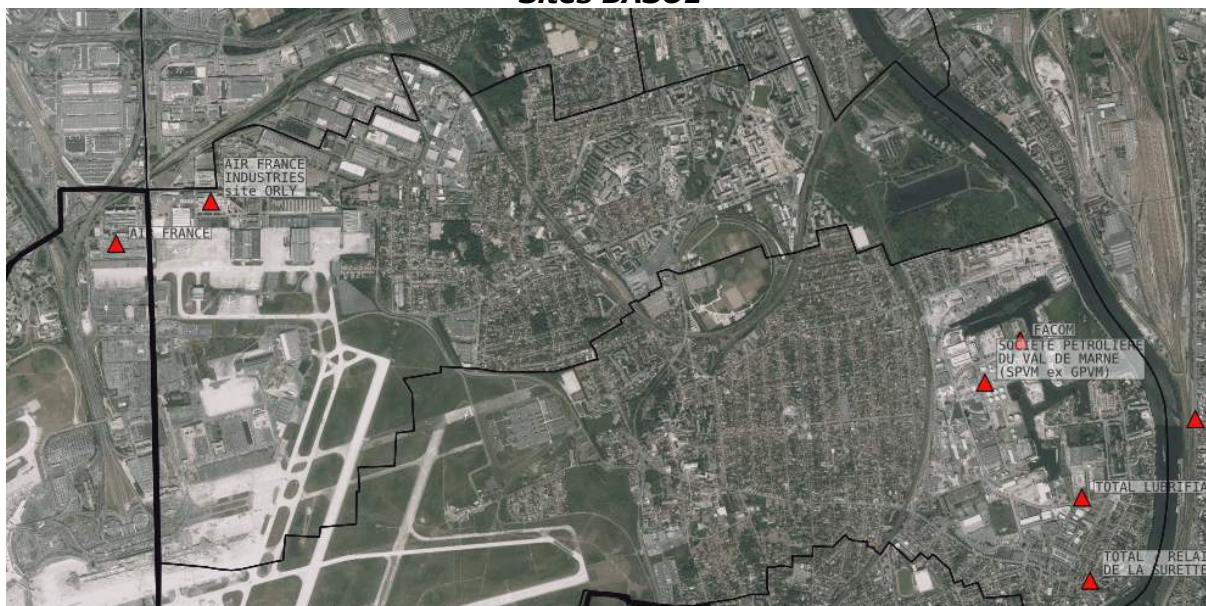
- sites BASOL : ces sites correspondant à des sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif,
- sites BASIAS : ils font partie de l'inventaire des sites industriels ou de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante. La loi ALUR rend cette information obligatoire sur les certificats d'urbanisme.

Sites BASIAS



Source : Géorisques

Sites BASOL



Source : Géorisques

L'inventaire recense plus de 60 sites BASIAS, majoritairement situés sur le site du SÉNIA, de l'aéroport et de l'usine des eaux. La commune possède également un site BASOL, traité avec surveillance et restriction d'usage : le site d'Air France Industries qui réalise la maintenance, l'entretien et la réparation de gros porteurs.

Ces sites peuvent, dès lors qu'ils ne concernent pas des activités actuellement en service, constituer des opportunités de renouvellement urbain en parallèle de leur dépollution.

⇒ **Des risques liés au Transport de Matières Dangereuses**

Une matière dangereuse est une substance qui, par ses propriétés physiques ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle est susceptible de mettre en œuvre, peut présenter un danger grave pour l'homme, les biens, ou l'environnement. Elle peut être inflammable, toxique, explosive, corrosive ou radioactive. Le Transport de Matières Dangereuses (TMD) par les canalisations est une servitude d'utilité publique qui doit être annexée au PLU.

Le Porter à Connaissance de l'État identifie à Orly deux canalisations de TMD :

- une canalisation de transport d'hydrocarbures (réseau TRAPIL) qui longe la voie ferrée parallèle à la Seine. Cette canalisation fait l'objet de prescriptions constructives et d'exploitation, ainsi que des mesures d'information et de mise en conformité,
- une canalisation de transport d'hydrocarbures alimentant le réseau de l'aéroport (société SMCA). Les informations actuellement disponibles ne permettent pas de connaître les distances d'effet à retenir pour les accidents redoutés.

Ces canalisations sont concernées par l'arrêté ministériel du 4 août 2006 et la circulaire de la même date visant à assurer de façon durable une urbanisation adaptée au voisinage de ces ouvrages. Les travaux effectués à proximité des canalisations de transport seront conduits dans le respect de la procédure DT/DICT définie par le décret n° 2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution.

Canalisations de transport d'hydrocarbure exploitées par la société TRAPIL

	Zone justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation		Zone justifiant vigilance et information
Caractéristiques des canalisations	Zone permanente d'interdiction de toutes nouvelles constructions ou extensions d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes	Zone intermédiaire où des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes existent	Zone d'information du transporteur de tout projet d'urbanisme
Diamètre 10''	10 mètres	235 mètres	300 mètres

Ces distances s'entendent de part et d'autre de l'axe de la canalisation considérée

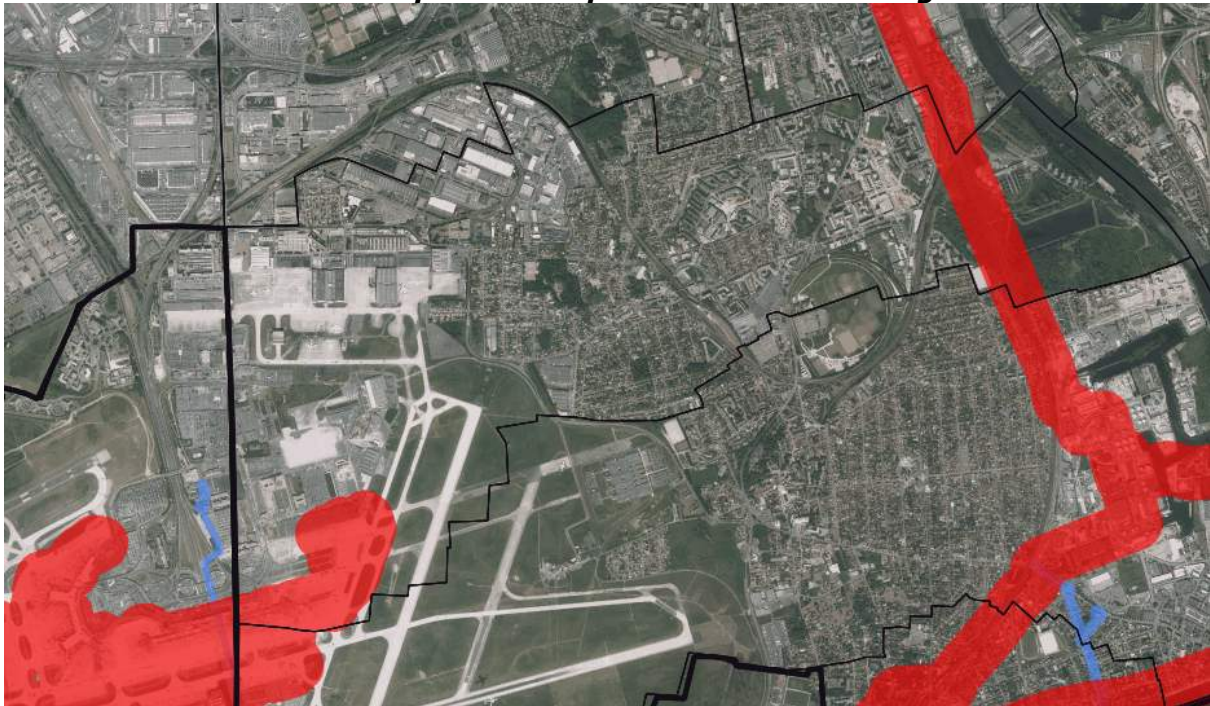
Les contraintes en matière d'urbanisme concernent les projets nouveaux relatifs aux établissements recevant du public (ERP) les plus sensibles et aux immeubles de grande hauteur (IGH). Ces contraintes s'apprécient au regard des informations figurant dans le tableau ci-contre et qui sont issues des distances génériques disponibles pour les hydrocarbures :

- zone justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation. La première distance délimite la zone dans laquelle toutes constructions ou extensions d'IGH et ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sont interdites sans qu'il ne soit possible de revenir dessus. La zone intermédiaire nécessite que l'aménageur de chaque projet engage une étude pour s'assurer que les conditions de sécurité sont satisfaisantes au regard des risques présentés. Cette étude repose sur les caractéristiques de l'ouvrage de transport, de son environnement mais aussi du projet envisagé et du respect de certaines contraintes en matière de sécurité (modalité d'évacuation des personnes...). En outre, la mise en œuvre de mesure compensatoire de type physique sur l'ouvrage de transport (protection mécanique par dalle béton...) destinée à réduire l'emprise de cette zone en limitant la principale source de risque d'accident (travaux tiers) est à privilégier. Cependant, malgré la mise en place de mesures compensatoires et dans certaines conditions, l'interdiction de construction ou

d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes peut intervenir,

- zone justifiant vigilance et information. La distance la plus grande définit la zone dans laquelle une information du transporteur doit être réalisée pour tout projet d'urbanisme. Cette démarche doit permettre au transporteur de suivre l'évolution de l'environnement à proximité de ses ouvrages afin de renforcer le cas échéant leur niveau de sécurité. En outre, cette zone doit servir de référence pour l'élaboration du plan communal de sauvegarde (PCS) et, le cas échéant, du document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM). D'une manière générale et afin d'anticiper toutes difficultés, il convient d'avertir le plus en amont possible le transporteur de tout projet situé dans les zones figurant dans le tableau ci-dessous.

Zones couvertes par le transport des matières dangereuses



Source : Géorisques

Une vigilance est également à avoir au niveau du réseau routier qui peut potentiellement accueillir la circulation de matières dangereuses. Toutefois, l'attention et la prévention sont à porter sur les infrastructures de transport qui supportent les flux de trafic les plus importants : RD 153, RD 136, RD 225, RD 5, RD 264... La voie fluviale peut également être source de TMD.

⇒ **Risque électromagnétique**

Le nord-est de la commune est concerné par le passage d'une ligne de transport d'énergie à très haute tension : deux lignes aériennes à 225 kV.

La présence de ces lignes sur le territoire communal est responsable d'ondes électromagnétiques qui pourraient dans le cas d'une exposition longue, avoir des conséquences sur la santé des usagers. En l'état actuel des connaissances, le risque est méconnu : aucune relation de cause à effet n'a pu être démontrée entre l'exposition aux champs électromagnétiques (CEM) d'extrêmement basse fréquence (ELF) émis par les lignes HT et THT et la santé humaine et animale.

Tous les travaux à proximité d'un ouvrage à haute ou très haute tension doivent faire l'objet d'autorisations préalables spécifiques. À noter qu'une instruction du Ministère de

L'Écologie du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité recommande de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans des zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 micro Tesla (μT). Plus précisément, l'Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail, propose la création d'une zone d'exclusion de nouvelles constructions d'établissement recevant du public (hôpital, école...) qui accueillent des personnes sensibles (femmes enceintes et enfants) d'au minimum 100 mètres de part et d'autre des lignes de transport d'électricité à très hautes tensions.



Source : RTE

La Ville prend très à cœur la question du risque électromagnétique et l'enfouissement des lignes à haute tension devrait être réalisé dans le cadre de l'ANRU.

Enjeux de la révision du PLU

- Considérer les sites potentiellement pollués dans l'aménagement du territoire.
- Assurer une cohabitation sécurisée des activités économiques avec l'habitat.
- Adapter l'urbanisation à proximité des canalisations souterraines de TMD et des lignes à haute tension.

4/ Le bruit, une donnée majeure du territoire

Le bruit généré dans l'environnement quotidien par l'usage des infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et industrielles peut devenir une atteinte à la qualité de vie. Il présente une particularité en tant qu'enjeu environnemental. Sans dégrader directement les milieux naturels et générer d'accumulation de polluant, il affecte néanmoins le cadre de vie. Un Français sur cinq souffrirait quotidiennement de nuisances sonores. Le bruit est donc désormais un enjeu de santé publique. Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière, ferroviaire ou aérienne, est un phénomène essentiellement fluctuant, qui peut donc être caractérisé par une valeur moyenne sur un temps donné.

En application de la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002, un nouvel indice est désormais utilisé pour l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement : l'indice

Lden, recommandé pour tous les modes de transport au niveau européen. Cet indice est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée, pour lequel des pénalités sont appliquées en fonction de trois sous-périodes :

- la période du jour qui s'étend de 6 heures à 18 heures,
- la période de soirée qui s'étend de 18 heures à 22 heures. Elle est pondérée par un facteur 5,
- la période de nuit qui s'étend de 22 heures à 6 heures. Elle est pondérée par un facteur 10.

Il est calculé en dB(A). L'indice (A) ajouté derrière l'unité du décibel indique qu'un filtre a été utilisé afin d'approcher au mieux la sensibilité de l'oreille humaine. À titre d'exemple on mesure environ :

- 40 dB(A) en rase campagne de nuit, et 45 dB(A) en rase campagne de jour,
- 65 à 70 dB(A) en zone urbaine,
- 70 à 80 dB(A) sur les grandes artères.

La question du bruit est primordiale sur le territoire, notamment par la présence de l'aéroport, situé à proximité directe des habitations.

4.1 Les nuisances sonores liées au trafic aérien

L'aéroport est implanté dans un environnement très urbanisé. Son exploitation et sa gestion sont assurées depuis 1946 par la société Aéroports de Paris. La plateforme possède trois pistes opérationnelles, dont deux sont orientées Est-Ouest et utilisées pour l'exploitation courante de l'aéroport. La troisième, orientée Nord-Sud, sert de piste de secours, en cas de travaux ou de forts vent de travers sur les autres pistes.

Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE) prévoit d'étudier l'impact du trafic aérien autour des zones aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle, Le Bourget et Paris-Orly. C'est dans ce contexte que le Préfet de Région a lancé le projet SURVOL et en a confié le pilotage à l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France (ARS IdF). L'étude de l'impact sonore a, quant à elle, été confiée à BruitParif.

De plus, la directive européenne 2002/49/CE et sa transposition en droit français demande à ce que soient produites et publiées des cartes de bruit aux abords des grandes infrastructures et au sein des grandes agglomérations.

⇒ Une nuisance qui reste peu impactant malgré la situation

Cette étude et les cartes de bruit réalisées révèlent qu'en réalité, la commune est relativement préservée des nuisances sonores liée au passage des avions. En effet, le niveau sonore des zones d'habitations communales ne dépasse pas les 55dB(A) en moyenne, valeur bien en-dessous du seuil de pénibilité (65dB(A)). L'étude Survol estime que moins d'un quart des Orlysiens sont surexposés au bruit.

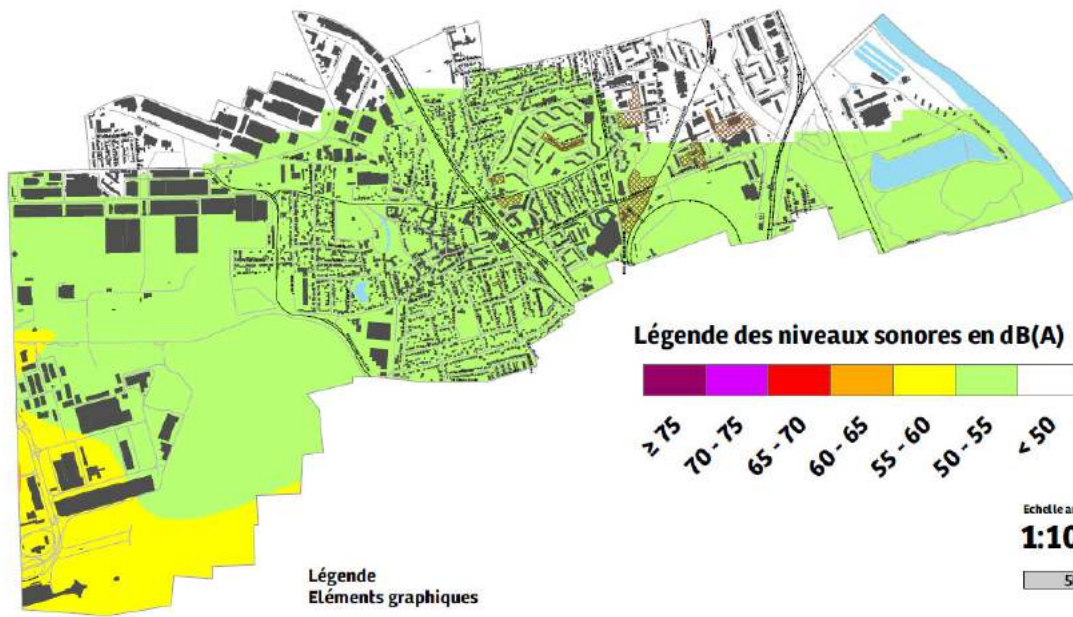
Ceci peut s'expliquer par la position géographique de la commune par rapport aux pistes. La ville est située sous deux couloirs aériens. Le premier (piste n° 2) n'est utilisée que dans moins de 10 % du temps, lors de travaux sur l'une des deux autres pistes, en cas de forts vents de travers ou encore comme piste de secours. Les nuisances associées y sont donc très faibles. Enfin, la commune se situe sous le couloir aérien de la piste n° 1 qui accueille des gros porteurs, mais dont les départs et arrivées sont situés majoritairement face à l'ouest, ce qui limite les nuisances.

Pistes de l'aéroport Paris-Orly

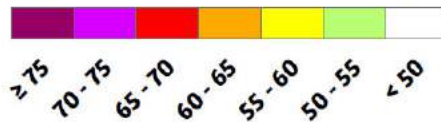


* Dans le cadre du projet du Grand Paris

Carte du niveau sonore du bruit des avions



Légende des niveaux sonores en dB(A)



Légende
Eléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- ▨ Zones réaménagées
- Surface d'eau

Echelle au format A2:

1:10 000

500m

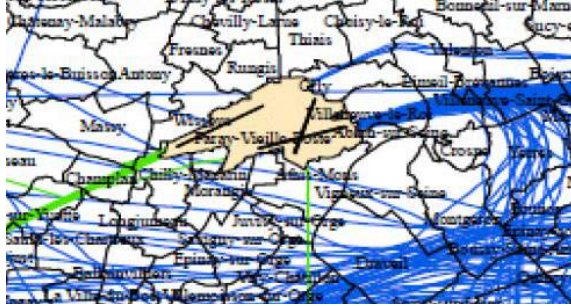
Source : Ville d'Orly, IGN, BRN, etc.



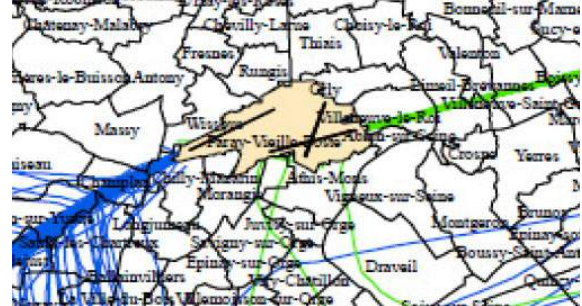
Cr. de la carte dans le cadre de la 1^{ère} phase de l'opération N°2022/ANCI - 09 octobre 2023

Source : Ville

Trajectographie réelle face à l'est



Trajectographie réelle face à l'ouest

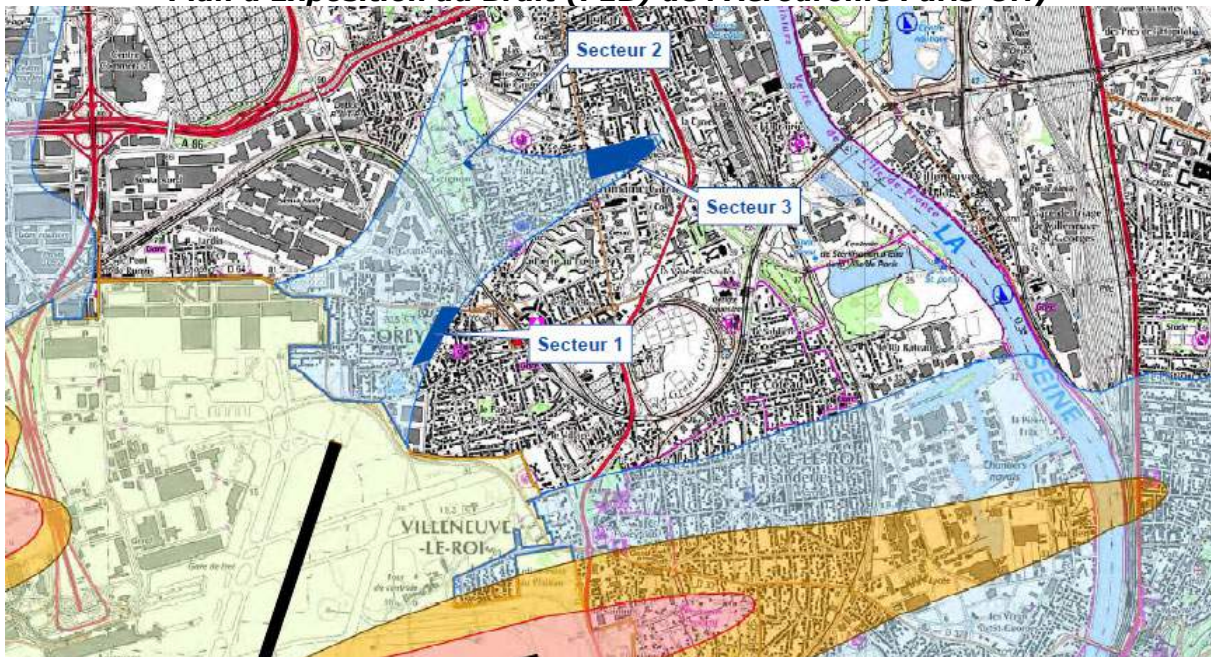


⇒ **Des documents cadres mettant en œuvre une prévention du bruit : le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly**

Afin d'éviter l'exposition aux nuisances des populations, le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly, approuvé en 1975 puis modifié le 21 décembre 2012, fixe des règles d'urbanisme dans les zones les plus exposées. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indice évaluant la gêne due au bruit des aéronefs.

Dans les zones A et les zones B, considérées comme des zones de bruit fort, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales admises dans la zone et les constructions nécessaires à l'activité agricole. Aucune zone résidentielle n'est concernée par un classement en zone A ou B.

Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly



Avec la loi relative à la mobilisation pour le logement de 2009, les PEB comportent des zones C, considérées comme des zones de bruit modéré, où seules les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Le règlement du PEB a été modifié suite à la révision approuvée le 21 décembre 2012 par l'arrêté interpréfectoral n° 2012/4046. Le PEB ne comprend désormais plus de zone C. Toutefois, le secteur de l'ancienne zone C restant exposé à des nuisances sonores, les constructions nouvelles sont soumises à conditions. Afin de pouvoir augmenter la population au sein de l'ancienne zone C, il

convient de créer un secteur de renouvellement urbain. En effet, conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre doit demander au Préfet de délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population sera ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement, préalablement avant toute opération de création de logements.

Cette ancienne zone s'étend sur un axe sud-ouest/nord-est sur la commune, de l'aéroport jusqu'au quartier de Grignon et l'est du SÉNIA.

Orly comprend deux pastilles destinées à recevoir des actions de renouvellement urbain :

- le secteur du Centre ancien, créé par arrêté du Préfet du Val-de-Marne en date du 17 août 2010,
- le secteur des Roses, créé par arrêté préfectoral en décembre 2018 et fixant l'augmentation de la capacité de logements autorisée à 50, soit l'équivalent de 125 habitants.

Ces deux zones s'inscrivent dans la stratégie de développement urbain qualitatif du Grand Orly qui, dans le cadre ainsi posé par le nouveau PEB, conduit à engager des actions de renouvellement urbain dans l'ancienne zone C, dans le but, notamment, d'y réduire les nuisances et d'accompagner l'isolation des logements.

⇒ ***Des documents cadre mettant en œuvre une prévention du bruit : le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport Paris-Orly***

Ce document définit des objectifs et mesures stratégiques dans une optique de prévention des nuisances sonores: réduction du bruit à la source, gestion de l'utilisation des terrains, procédures d'exploitation à moindre bruit, restrictions d'exploitations...

⇒ ***Des documents cadre mettant en œuvre une prévention du bruit : le Plan de Gêne Sonore de l'Aérodrome Paris-Orly***

Un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains proches des aérodromes a été créé par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit.

Le Plan de Gêne Sonore de l'Aérodrome Paris-Orly, approuvé le 30 décembre 2013 par arrêté préfectoral, délimite les zones de bruit à l'intérieur desquelles les riverains peuvent prétendre à une aide financière pour les travaux d'insonorisation de leurs locaux. Il couvre une superficie de 9 344 hectares répartis sur quatre départements : l'Essonne, les Hauts-de-Seine, la Seine-et-Marne et le Val-de-Marne.

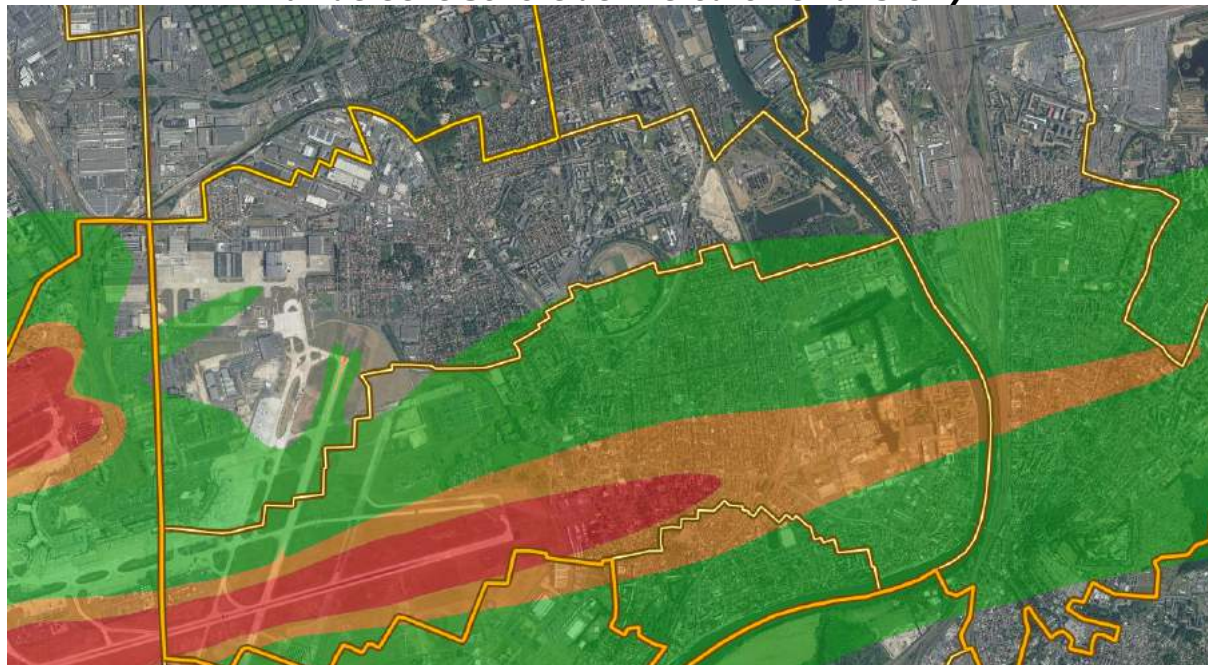
Le financement de cette aide est assuré par les recettes fournies par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Ce dispositif met en œuvre le principe pollueur-payeur : les avions les plus bruyants aux heures les plus gênantes sont les plus taxés, ce qui incite les exploitants d'aéronefs à moderniser leur flotte.

Il définit trois zones de bruit :

- une zone I comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden70, où la gêne est considérée comme très forte,
- une zone II comprise entre la courbe d'indice Lden70 et la courbe d'indice Lden65, où la gêne est considérée comme forte,
- une zone III comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden55, où la gêne est considérée comme plus modérée.

Le territoire communal contient des zones classées en catégorie 3 localisées au sud du quartier du Parc de la Cloche, sur une partie de l'aéroport et au niveau du parc urbain des Saules. Ces deux dernières zones ne concernent toutefois que peu ou pas d'habitations. Le rapport de présentation du PGS indique que 357 logements sont inclus dans la zone 3 à Orly en 2013.

Plan de Gêne Sonore de l'Aérodrome Paris-Orly



Enjeux de la révision du PLU

- Adapter le PLU aux évolutions récentes du PEB d'Orly dans les secteurs de projet.
- Informer les populations sur les dispositifs d'aide à l'insonorisation mis en place grâce au PGS.

4.2 Les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport

La cartographie des secteurs d'Orly affectés par le bruit démontre que les infrastructures de transport sont à l'origine de la majorité des nuisances sonores. En application de l'article 13 de la loi n° 92 1444 du 31 décembre 1992, les infrastructures de transport terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. C'est le préfet qui, par arrêté, approuve le classement sonore des infrastructures, après avoir pris l'avis des communes concernées.

Les infrastructures concernées sont :

- les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour,
- les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour,
- les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour,
- les lignes de transport en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour,
- les infrastructures dont le projet a fait l'objet d'une décision.

Cinq catégories sont ainsi distinguées suivant le niveau sonore relevé. Elles sont numérotées de 1 (classe des niveaux sonores les plus élevés) à 5 (classe des niveaux sonores les plus bas) :

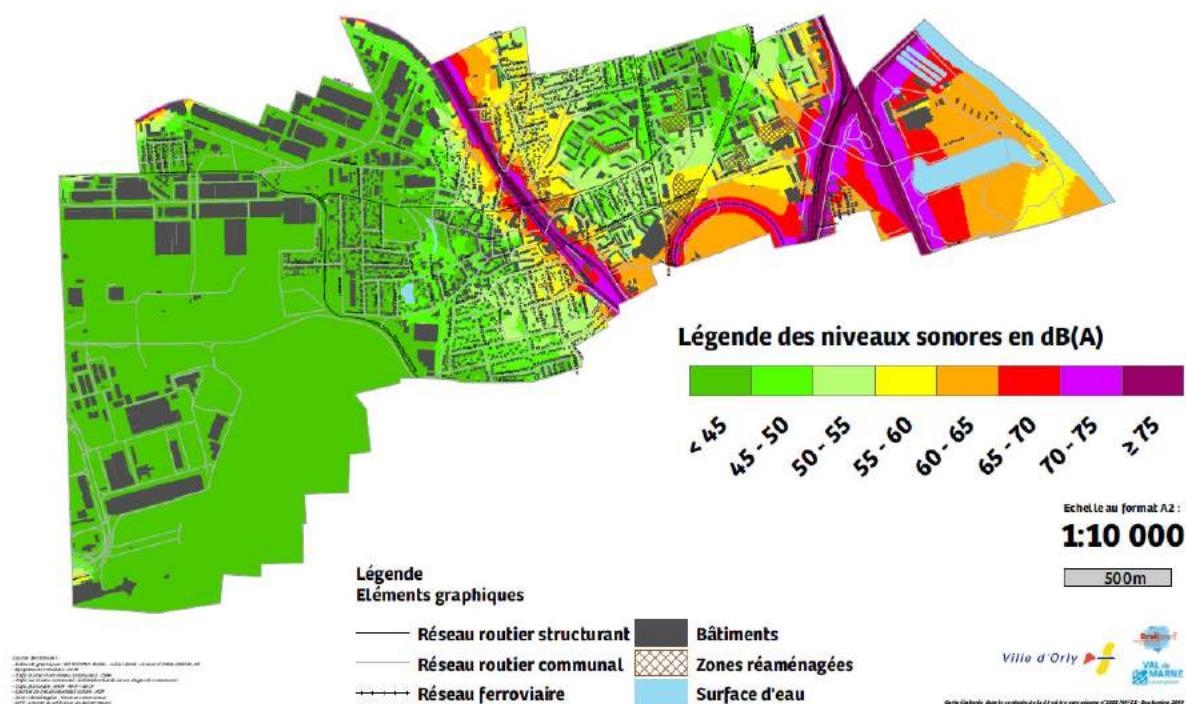
- catégorie 1 : 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 2 : 250 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 3 : 100 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 4 : 30 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 5 : 10 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

⇒ **Classement sonore des voies ferrées**

La voie SNCF en bord de Seine est classée en catégorie 1, la plus élevée. La cartographie du bruit lié au trafic ferroviaire indique un niveau sonore compris entre 70-75 db(A) lors du passage du train, ce qui est très au-dessus du seuil de pénibilité (65 db(A)). Les logements du quartier Navigateurs situés à proximité de la voie sont les plus impactés.

La voie du RER C qui traverse la commune est quant à elle classée en catégorie 2, ce qui correspond à des nuisances de 250 mètres de part et d'autre de la voie. Ainsi, les quartiers situés sur le coteau et le quartier des Saules sont principalement concernés. Des mesures de prévention du bruit doivent donc être prises sur cette zone.

Carte du niveau sonore du bruit des voies ferrées

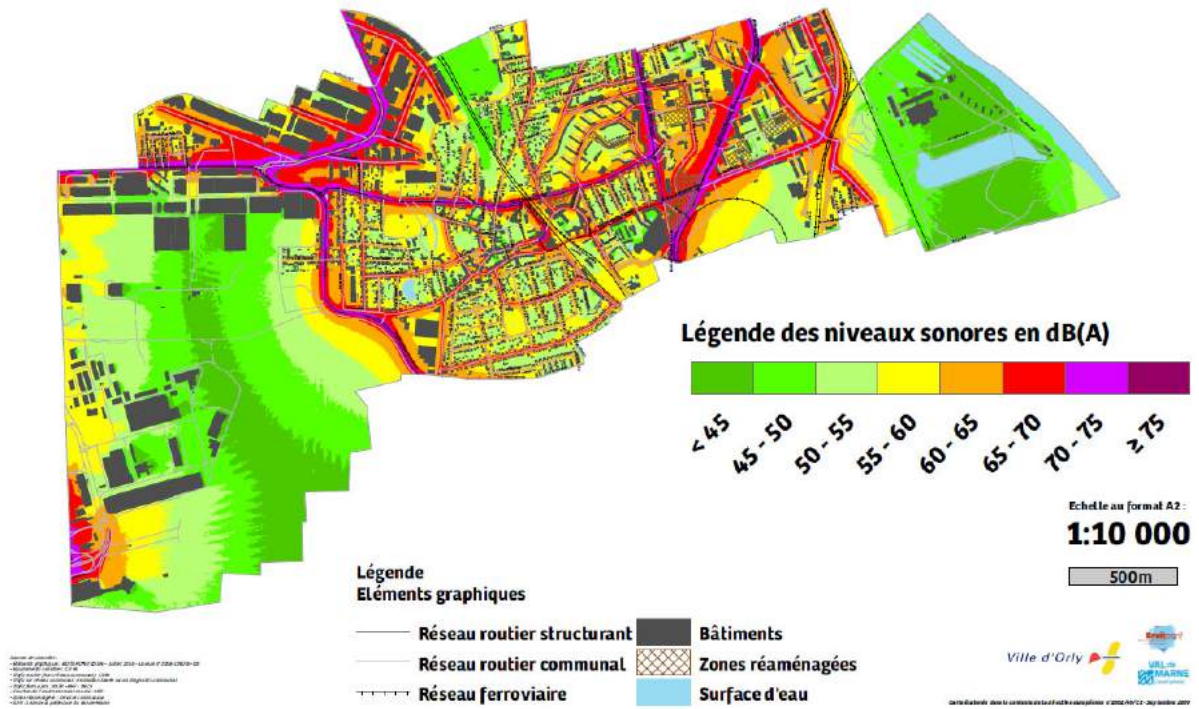


⇒ **Classement sonore des infrastructures routières**

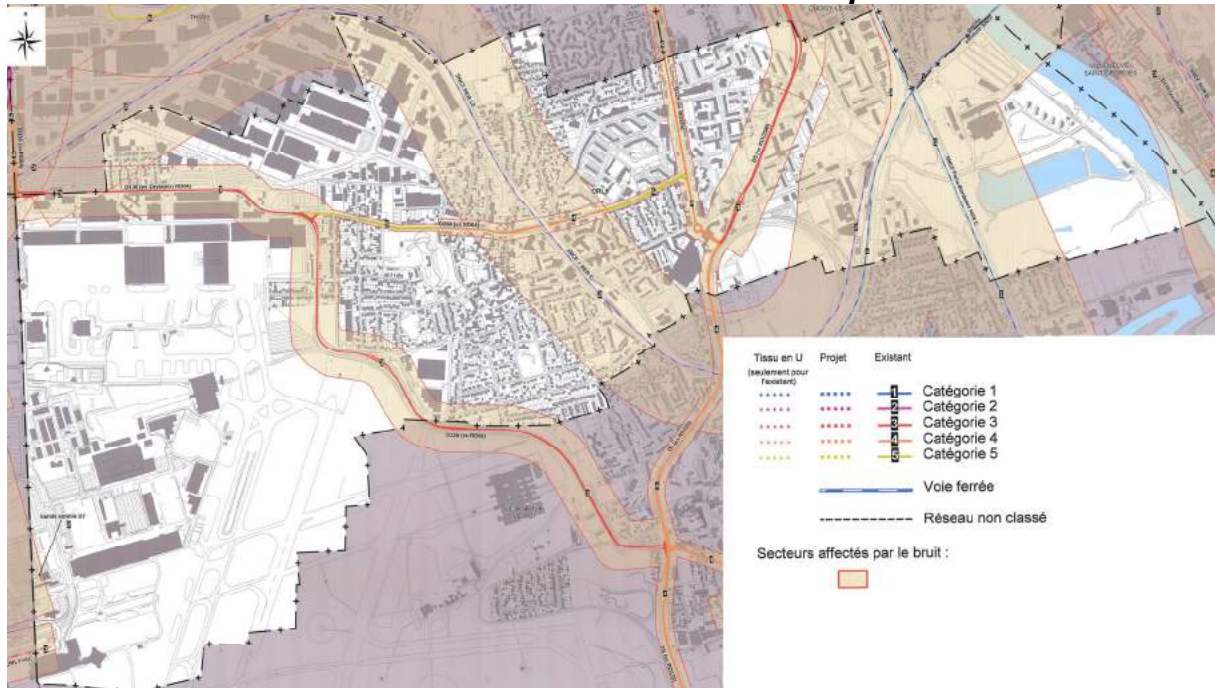
Les infrastructures routières ayant le plus d'impact sur la qualité sonore sont les voies départementales structurant la commune :

- la route Charles Tillon (RD 136) et l'avenue Marcel Cachin (RD 5, RD 125B) sont classées en catégorie 3. Ce sont les routes les plus bruyantes de la commune,
- l'avenue des Martyrs de Châteaubriant (RD 225) et une partie de l'avenue de la Victoire sont classées en catégorie 4.

Carte du niveau sonore du bruit des infrastructures routières



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres



Source : État

4.3 Des disparités d'ambiance sonore

Certains secteurs de la commune demeurent globalement préservés du bruit. Des ambiances apaisées se ressentent ainsi dans les parcs ou dans les quartiers pavillonnaires du plateau.

Parallèlement, les secteurs du centre-ville sont soumis à des nuisances plus importantes, dues à la présence d'infrastructures accueillant un trafic important (départementales, voies ferrées...). Une réflexion pourrait être menée sur des mesures de prévention du bruit au niveau des zones sensibles.

Ces questions seront traitées de manière approfondie dans le Plan de Prévention du Bruit de la commune d'Orly, en cours d'élaboration.

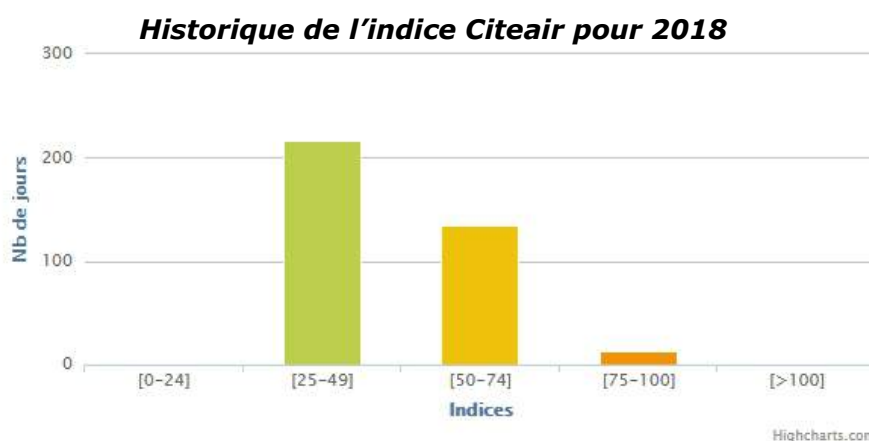
Enjeux de la révision du PLU

- Identifier les zones calmes et les zones à enjeux.
- Faire en sorte que les projets futurs ne soient pas synonymes d'augmentation majeure du bruit dans la ville.

4.4 Une qualité de l'air sensible en contexte francilien

Les Schémas Régionaux Climat Air Énergie (SRCAE) instaurés par la loi Grenelle 2 imposent de cartographier des zones qui apparaissent comme sensibles en matière de qualité de l'air. Ces zones se définissent par une forte densité de population (ou la présence de zones naturelles protégées) et par des dépassements de valeurs limites pour certains polluants (particules fines PM10 et dioxyde d'azote NO₂).

Le SRCAE d'Île-de-France situe Orly en zone sensible pour la qualité de l'air.



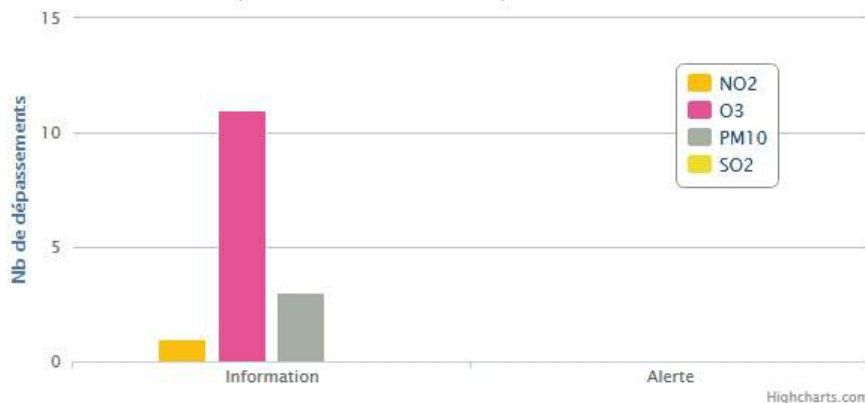
Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	0	0
[25-49]	217	59.45
[50-74]	135	36.99
[75-100]	13	3.56
[>100]	0	0

Source : Airparif

L'indice Citeair est un indicateur européen de la pollution atmosphérique calculé à chaque station. Il a été développé à l'initiative de réseaux de surveillance de la qualité de l'air pour l'information du public et permet d'édifier des bilans annuels de la qualité de l'air par commune. L'indice Citeair pour 2018 révèle une qualité de l'air communal plutôt bonne, avec une pollution de l'air faible plus de 60 % de l'année en 2014. Seuls 4 % des jours en 2018 ont été classés en pollution élevée. Toutefois, quelques dépassements des valeurs limites ont été observés, contribuant en partie au caractère sensible de la

commune identifié par le SRCAE. Ces dépassements de seuils réglementaires (d'information et d'alerte) ont été élevés en 2018 avec plus d'une dizaine de dépassements, communs d'ailleurs à l'ensemble de l'agglomération parisienne. Ces dépassements sont surtout le fait de l'ozone (O₃).

Historique des dépassements des seuils réglementaires en 2018 à Orly

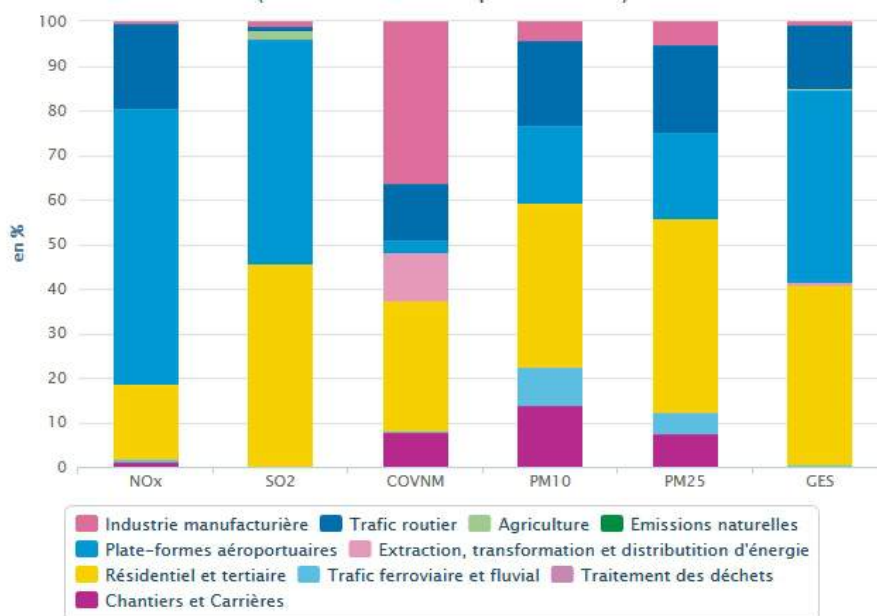


Source : Airparif

⇒ **Des sources d'émissions polluantes diverses**

Le bilan des émissions annuelles pour la commune d'Orly en 2010 révèle qu'une part importante des rejets de polluants dans l'air provient de la zone aéroportuaire, qui contribue à la moitié des émissions d'oxyde d'azote, 30 % des émissions de gaz à effet de serre dans la commune et quasiment la moitié des émissions de dioxyde de soufre (SO₂). Le trafic routier et les secteurs résidentiel et tertiaire sont également responsables de la pollution de l'air orlysiens. Ils sont principalement émetteurs des concentrations en dioxyde de soufre SO₂ (60 %), en oxydes d'azote (environ 50 %) et en particules fines. Les activités de manufacture, très représentées sur le territoire communal, sont également source d'émission de composés organiques volatiles (solvants...). Enfin, les chantiers participent également à la baisse de la qualité de l'air, car ils libèrent de nombreuses particules fines et des composés organiques volatiles.

Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune d'Orly (estimations faites en 2014 pour l'année 2012)



Source : Airparif

⇒ **Des zones particulièrement sensibles aux abords des axes de circulation**

La pollution de l'air en Île-de-France est une des premières atteintes à la santé des Franciliens et ce malgré la diminution notable de la concentration de certains polluants dans l'air. En quarante ans, la teneur en dioxyde de soufre a été divisée par dix et la diminution progressive du nombre de voiture à essence avec pot non catalytique a permis une baisse du monoxyde de carbone et du plomb. La concentration dans l'air de deux polluants reste toutefois encore problématique : la teneur en dioxyde d'azote et la teneur en particules fines.

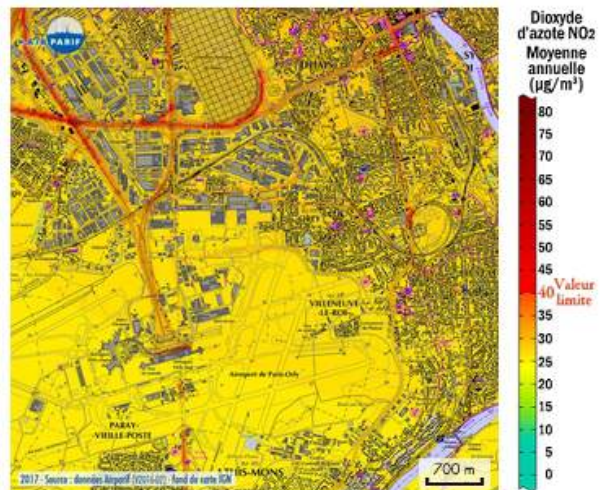
Les concentrations en dioxyde d'azote sont préoccupantes dans certains secteurs de la commune.

Les émissions en oxydes d'azote apparaissent dans toutes les combustions, à haute température, de combustibles fossiles (charbon, fuel, pétrole...). Le monoxyde d'azote (NO) n'est pas toxique pour l'homme aux concentrations auxquelles on le rencontre dans l'environnement mais le dioxyde d'azote (NO₂) est un gaz irritant pour les bronches. Concernant ce dernier, l'objectif de qualité peine à être respecté en Île-de-France, notamment à proximité de Paris. Aucune amélioration pour ce polluant n'est observée le long des axes routiers.

À Orly, les concentrations annuelles en dioxyde d'azote sont bien en-dessous de la valeur limite (40 µg/m³) pour la majorité de la ville. Les quartiers pavillonnaires, le Vieil Orly et le Grand Ensemble sont plutôt bien préservés de la pollution de l'air.

Néanmoins, selon une modélisation réalisée par Airparif des concentrations annuelles en dioxyde d'azote sur la commune, il apparaît que certaines zones aux abords de quelques axes de circulation présentent des concentrations juste en dessous de la valeur limite (40 µg/m³) voire des dépassements, au niveau de la RD 125 et du quartier du Fer à Cheval.

Concentration en dioxyde d'azote en 2017



Source : Airparif

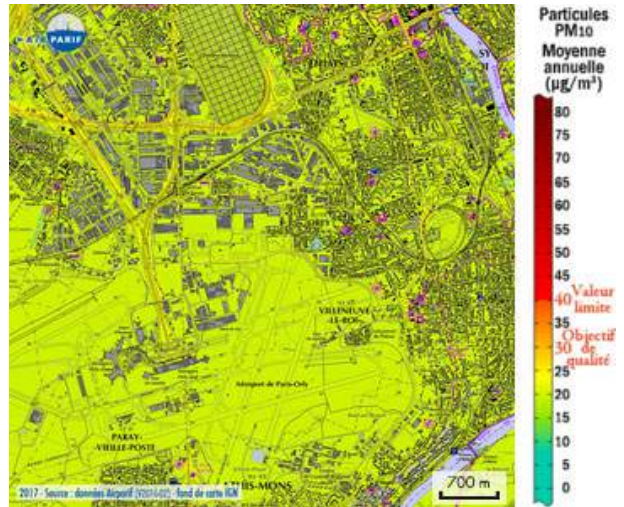
Les concentrations en particules fines sont, quant à elles, à surveiller. L'émission de particules fines dans l'atmosphère a trois origines :

- les rejets directs dans l'atmosphère (activités industrielles, domestiques, trafic routier),
- les remises en suspension des particules qui s'étaient déposées au sol sous l'action du vent ou par les véhicules le long des rues,
- la transformation chimique de gaz. Par exemple, dans certaines conditions, le dioxyde d'azote pourra se transformer en particules de nitrates et le dioxyde de soufre en sulfates.

Ces particules ne sont pas visibles à l'œil nu. Les particules PM10 (taille inférieure à 10 µm) peuvent par leur petite taille pénétrer dans l'appareil respiratoire et avoir des effets sur la santé, au niveau cardiovasculaire et respiratoire. Chaque année, entre 2 et 3 millions de Franciliens sont potentiellement concernés par un risque de dépassement des valeurs limites pour les PM10.

À Orly, les mêmes axes que cités précédemment font l'objet de légers dépassements de l'objectif de qualité de la concentration en particules fines (30 µg/m³) mais qui restent toutefois en dessous de la valeur limite (40 µg/m³).

Concentration en particules fines en 2017



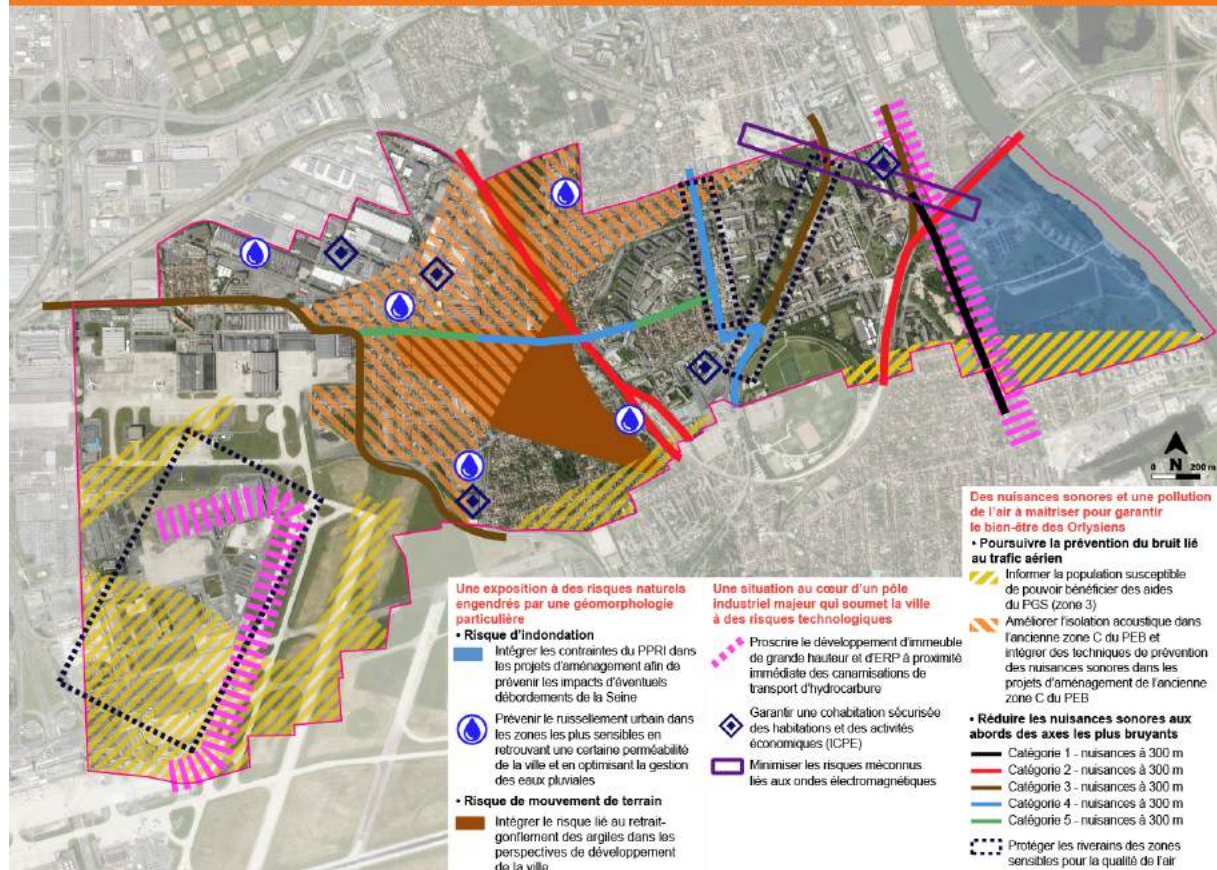
Source : Airparif

La qualité de l'air à Orly apparaît donc comme globalement satisfaisante. Cependant, afin de réduire au maximum les risques pour la santé des Orlysiens, il est nécessaire de maîtriser l'impact du trafic routier au niveau des axes les plus sensibles.

Enjeux de la révision du PLU

- Préserver les habitants et usagers du territoire de la pollution de l'air.

DES RISQUES ET NUISANCES À CONSIDÉRER POUR MAINTENIR UN CADRE DE VIE APAISÉ



5/ Constats et enjeux

Enjeux

- Prévenir le risque d'inondation en respectant les règles du PPRI et en adaptant les constructions en zone de remontées de nappe.
- Réduire le risque d'inondation pluviale en maîtrisant le ruissellement urbain.
- Intégrer le risque de mouvement de terrain dans les perspectives de développement de la ville.
- Limiter l'exposition de la population aux risques technologiques, notamment industriels.
- Considérer les sites potentiellement pollués dans l'aménagement du territoire.
- Adapter les choix urbains à proximité immédiate de la canalisation d'hydrocarbures et des lignes à haute tension.

4. PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES : UN PLU POUR S'ENGAGER DANS LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

1/ Bilan du PLU 2007 : une thématique énergie-climat à développer

⇒ **État initial de l'environnement**

- L'état initial du site n'aborde pas les thématiques de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.
- L'état initial du site dégage comme enjeu l'amélioration de la desserte en transports collectifs et la réduction des déplacements en voiture.

⇒ **PADD**

- Un PADD qui fait des déplacements une orientation principale et qui se positionne en faveur du développement des circulations douces et des transports collectifs.
- Une volonté de rénover et réhabiliter le bâti ancien (énergivore) est exprimée dans les objectifs du PADD.
- Une incitation à favoriser les démarches de Haute Qualité Environnementale dans les secteurs de projets est formulée dans le PADD.

⇒ **Règlement/Orientations d'aménagement (OA)**

- Pour chaque zone, une liste de dispositions favorisant la performance environnementale et les énergies renouvelables dans les constructions est érigée : utilisation de matériaux innovants autorisés, principe du bioclimatisme dans la conception à privilégier...

Enjeux de la révision du PLU

- Développer le diagnostic relatif aux leviers de la maîtrise de la consommation d'énergie (déplacements, résidentiel ...).
- Identifier les ressources en énergies renouvelables locales et encourager leur exploitation via le PLU.
- Faire état des réseaux de chaleur urbains.
- Généraliser l'implantation de liaisons douces lors de travaux ou de création de voirie.
- Dans les projets, s'engager en faveur de la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre et de la transition énergétique au travers d'orientations spécifiques définies d'après les éléments apportés par le diagnostic.

2/ Documents cadre

Les modifications climatiques observées au niveau mondial ces dernières années ont pour origine l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'origine anthropique dans l'atmosphère. Face à ce constat, la France s'est engagée dans la lutte contre le changement climatique.

Les lois Grenelle 1 et 2 de l'environnement, respectivement du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010, fixent des objectifs précis et ambitieux en faveur d'une réduction des besoins énergétiques :

- réduire de 20 % les émissions de GES pour 2020,
- améliorer de 20 % l'efficacité énergétique,
- porter la part d'énergie renouvelable à 23 % de la consommation d'énergie finale en 2020,
- atteindre le Facteur 4 à l'horizon 2030 (réduction par 4 des émissions de GES d'ici 2050, traduction française du protocole de Kyoto).

Pour atteindre ces objectifs, le Plan Bâtiment Grenelle a notamment été mis en place, de manière à accélérer la reconversion énergétique de l'existant :

- engager des rénovations thermiques sur les bâtiments d'État et établissements publics,
- réaliser la rénovation énergétique de 800 000 logements sociaux d'ici 2020,
- rénover 400 000 logements par an à compter de 2013,
- imposer la Réglementation Thermique 2012 aux constructions neuves,
- appliquer à terme la Réglementation Thermique 2020 (bâtiments à énergie positive, c'est-à-dire qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en consomment).

2.1 Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) définit le cadre de la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire de la région Île-de-France à l'horizon 2030. Le SDRIF a été approuvé le 27 décembre 2013 par décret après avis du Conseil d'État. Il fixe comme objectif en matière d'énergie et de climat :

- atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050 et la transition énergétique,
- réduire la vulnérabilité de la région,
- structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture individuelle,
- privilégier des espaces bâtis économes en ressources.

Le PLU doit être compatible avec le SDRIF.

2.2 Schéma Régional Climat Air Énergie d'Île-de-France (SRCAE)

Pour mettre en place ces actions au niveau local, le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France fixe les objectifs et orientations au niveau régional et propose des moyens adaptés au territoire francilien. Il a été approuvé le 23 novembre 2012 et soumis à un arrêté préfectoral le 14 décembre 2012. Ses objectifs concernent :

- le bâtiment :
 - encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances,
 - améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques,
- les énergies renouvelables :
 - densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération,
 - favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment,
 - favoriser le développement d'unités de production d'énergie renouvelable électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés,
- les consommations électriques :
 - maîtriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance,
- les transports :
 - encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés,

- encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels,
- la qualité de l'air :
 - améliorer la qualité de l'air pour la santé des Franciliens,
- l'urbanisme :
 - promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air,
 - promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques,
 - prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantier propre.

Le PLU doit prendre en compte le SRCAE.

2.3 Plan Climat Énergie Territorial (PCET) du Val-de-Marne

Le Plan Climat Énergie Territorial (PCET) du Val-de-Marne correspond à un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Institué par le Plan Climat National et repris par les lois Grenelle 1 et le projet de loi Grenelle 2, il constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Les objectifs du Plan Climat Énergie Territorial du Val-de-Marne adopté le 27 janvier 2014 sont :

- la réduction des émissions de GES de - 20 % d'ici 2020,
- la lutte contre la précarité énergétique (meilleure isolation, économies d'énergie, aides sociales aux impayés d'énergie),
- la lutte contre le gaspillage et la rationalisation des déplacements afin d'encourager la sobriété énergétique,
- le développement des énergies renouvelables accessibles à tous (objectif de 23 % de la part des énergies renouvelables d'ici 2023),
- l'adaptation du territoire au dérèglement climatique (actions en faveur des éco-quartiers).

2.4 Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont

Dans la Charte Développement Durable de l'OIN, plusieurs objectifs concernent l'amélioration de la performance énergétique :

- objectif n° 9 : limiter les émissions de gaz à effet de serre grâce à un urbanisme et une offre de transport favorables aux modes doux et collectifs,
- objectif n° 10 : réduire la consommation énergétique du bâti ancien et développer le recours aux énergies renouvelables.

2.5 CDIT Grand Orly

Le CDIT affiche un objectif de réduction du chauffage en agissant sur la performance énergétique des bâtiments et la performance thermique.

3/ Une performance énergétique du bâti améliorable

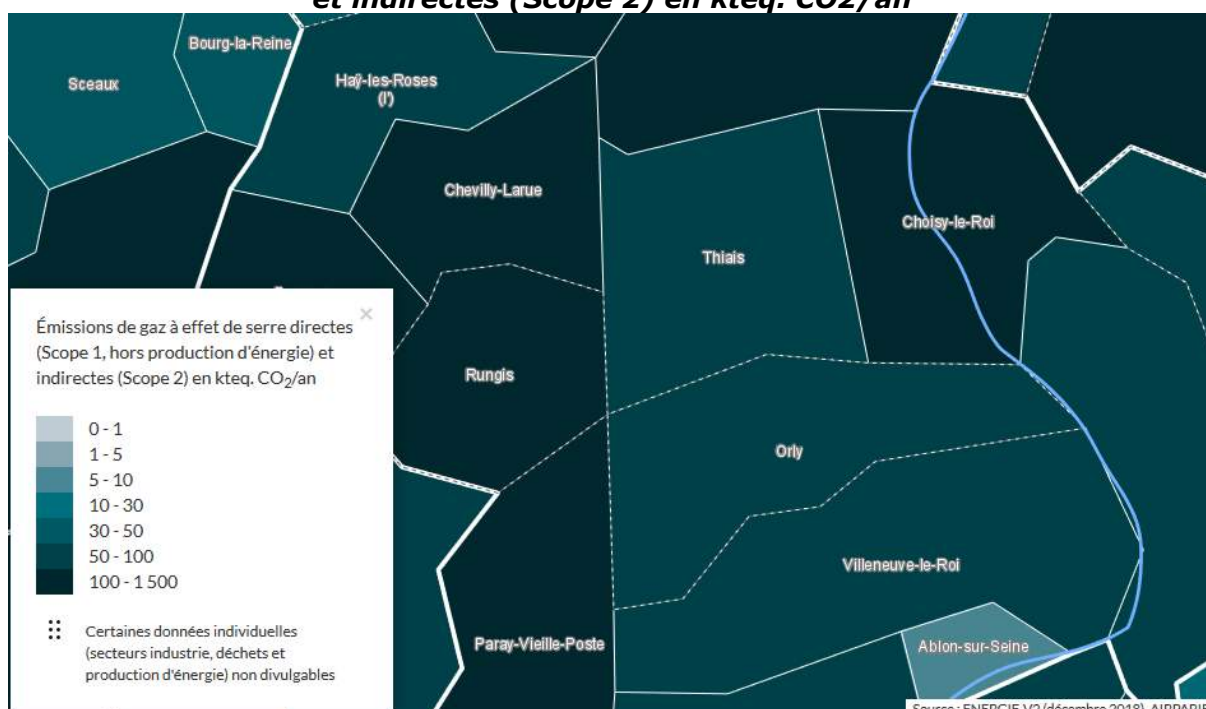
Le parc de logements orlysiens consomme 160 GWh d'énergie primaire par an en 2015. Toutefois, les émissions en gaz à effet de serre émis par le chauffage des résidences principales demeurent élevées : entre 36 et 52 kg eq CO₂/m². Globalement, le bâti résidentiel présente un Diagnostic de Performance Énergétique évalué de niveau D et E. La consommation résidentielle par habitant s'élève à 6 857 kWh, soit moins que la moyenne régionale (7 251 kWh/habitant) mais légèrement plus que l'EPT Grand-Orly

Seine Bièvre (6 607 kWh/habitant). La consommation résidentielle par logement est cependant plutôt élevée avec 17 112 kWh/logement, contre 14 924 kWh/logement pour les communes de l'EPT et 15 442 kWh/logement de moyenne pour la région.

Le secteur tertiaire, très développé dans la commune, est quant à lui grand consommateur d'énergie (212 GWh d'énergie primaire par an en 2015). Il existe donc un enjeu fort de réduction de l'impact des bureaux sur l'environnement dans la commune, notamment des bureaux anciens. Cette réduction pourra se faire par la réhabilitation du bâti et ces enjeux énergétiques seront pris en compte dans les futures constructions, notamment dans le cadre de la réglementation thermique. La consommation tertiaire s'élève ainsi à 9 976 kWh/emploi tertiaire, soit moins que l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (11 456 kWh/emploi tertiaire) mais plus que l'Île-de-France (8 733 kWh/emploi tertiaire)

Les émissions de gaz à effet sont cependant moins élevées à Orly que dans les communes environnantes.

Émissions de gaz à effet de serre directes (Scope 1, hors production d'énergie) et indirectes (Scope 2) en kteq. CO₂/an



Source : IAU

Ces chiffres concernant la consommation énergétique des secteurs résidentiels et tertiaires ne sont à négliger et laissent apparaître un potentiel d'amélioration, d'autant plus que la typologie des logements orlysiens est favorable à la maîtrise de la consommation énergétique : 79 % de collectif contre 21 % d'individuel.

Orly compte une forte proportion de logements dont la construction est antérieure à la première réglementation thermique (1974), il s'agit de 64 % des logements.

La réglementation thermique française a pour but de fixer une limite maximale à la consommation énergétique des bâtiments neufs pour le chauffage, la ventilation, la climatisation, la production d'eau chaude sanitaire et l'éclairage. L'actuelle réglementation en vigueur est la réglementation thermique 2012 (RT 2012). Elle succède à plusieurs versions antérieures, aux exigences et aux champs d'application croissants, réglementation thermique 2005 (RT 2005), réglementation thermique 2000 (RT 2000), réglementation thermique 1988 (RT 1988 ou RT 88) et réglementation thermique 1974 (RT 1974 ou RT 74).

Ce bâti ancien souvent mal isolé est susceptible d'être à l'origine de déperditions énergétiques importantes.

Les quartiers du Parc de la Cloche, du Bas Clos, du Vieil Orly et de Grignon avaient notamment été identifiés comme des zones d'enjeu dans le Projet Stratégique Directeur de réhabilitation du bâti ancien de l'OIN Orly Rungis Seine Amont.

Ainsi, la réhabilitation énergétique du bâti est un enjeu fort de la révision de PLU, qui s'inscrit dans la logique des projets de l'OIN et des orientations des documents cadres récents (SRCAE, PCET...).

Enjeux de la révision du PLU

- Améliorer les performances énergétiques du bâti existant.
- Limiter les besoins en énergie des constructions nouvelles.
- Prioriser la rénovation thermique des logements vers les plus consommateurs, et les plus anciens.

4/ Une mobilité durable à revoir

À Orly, la voiture reste le mode de transport principal des habitants puisqu'un peu moins de la moitié des Orlysiens l'utilisent pour leur trajet domicile-travail (46 %). La population active orlytienne qui privilégie la mobilité durable pour se rendre au travail est d'environ 39 % par les transports en commun et de 10 % pour la marche. Cette large part liée aux transports en commun s'explique sûrement par une offre en transports collectifs fournie et la présence des deux gares RER, bien accessibles en plein cœur de la ville et qui permettent d'accéder rapidement à la petite couronne parisienne.

Toutefois, cette desserte en transports collectifs ne couvre pas de manière égale tous les quartiers. Elle est majoritairement localisée au niveau des quartiers Est et du centre-ville, alors que certains secteurs comme le Vieil Orly et les quartiers pavillonnaires du plateau sont moins bien desservis. Ce réseau sera renforcé avec l'arrivée du tramway T9 Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens, le prolongement du métro 14 jusqu'à l'aéroport et la construction d'une gare TGV au niveau de la gare du Pont de Rungis.

Concernant l'offre en liaisons douces, la commune dispose actuellement d'un maillage de bandes et pistes cyclables trop peu fourni et trop épars pour former un véritable réseau. Les pistes cyclables du plateau se résument pour l'instant à celles de la route Charles Tillon, peu connectée avec la commune. Au niveau du centre-ville, l'offre est limitée à quelques rues mais les pistes ne sont pas reliées entre elles. Un enjeu de développement et de renforcement de l'offre en liaisons douces afin d'encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture se distingue ici.

La commune a élaboré en 2011 un Schéma Directeur des Liaisons Douces dont l'objectif est de favoriser l'utilisation des modes doux et d'en sécuriser l'usage par la création d'un réseau communal dense en pistes cyclables. Ce schéma est en cours de développement, mais des aménagements en faveur d'un partage apaisé de la voirie ont d'ores et déjà été réalisés, notamment avec le développement de zones 30.

Enjeux de la révision du PLU

- Encourager l'utilisation des modes de déplacements alternatifs par la mise en œuvre d'équipements adaptés.
- Agir sur le mode d'utilisation de la voiture (covoiturage...).

5/ Une bonne optimisation des ressources en énergie renouvelable

5.1 Un territoire laissant une large place aux énergies renouvelables et de récupération pour la production de chaleur

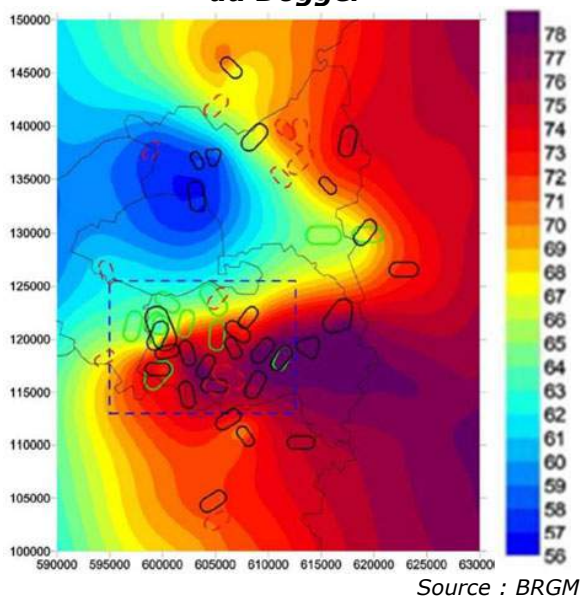
⇒ **Le Val-de-Marne possède un fort potentiel géothermique**

La géothermie permet d'exploiter la chaleur des sols (sondes géothermiques) et des eaux souterraines (pompe à chaleur sur nappe) pour chauffer les bâtiments. Cette source de chaleur peut être utilisée en individuel par des puits canadiens ou des pompes à chaleur et en collectif en alimentant des réseaux de chaleur. Il s'agit d'une énergie qui a pour avantage de limiter les pertes, la pollution et les coûts liés aux transports, l'énergie géothermique étant produite localement.

Deux types de géothermie sont généralement distingués :

- la géothermie très basse énergie (température inférieure à 30°C) ayant recours aux pompes à chaleur,
- la géothermie profonde ou basse et haute énergie (température entre 30 et 150°C).

Carte du champ de température du Dogger



Le département du Val-de-Marne dispose d'un potentiel géothermique important puisqu'il repose dans sa majorité sur un réservoir aquifère profond : le Dogger. Cet aquifère calcaire situé entre 1 600 mètres et 1 800 mètres de profondeur renferme une eau dont la température varie de 55°C à 80°C. Il est exploité pour alimenter des réseaux de chaleur urbains en Île-de-France depuis plus de trente ans.

La nappe du Dogger fournissait de la chaleur à environ 180 000 équivalents logements avec 36 doublets actifs en 2013 en Île-de-France, dont une forte proportion dans le Val-de-Marne.

La technique d'exploitation utilise un doublet de forages (un puits d'extraction associé à un puits de réinjection). 112 puits géothermiques ont été forés entre 1969 et 1995 avec une majorité réalisée entre 1980 et 1985, suite aux chocs pétroliers de 1973 et 1979. Les difficultés techniques initiales rencontrées, en raison principalement de problèmes de corrosion et dépôts dans les puits, ont été surmontées au début des années 1990 avec la mise en place de traitements anticorrosion.

La commune a su tirer profit de ce potentiel puisqu'elle possède trois réseaux de chaleur alimentés en partie par la géothermie :

- le réseau de l'Agessvam qui dessert le Grand Ensemble et poursuit son développement vers le plateau,
- le SÉNIA est alimenté par le réseau desservant le M.I.N.,
- l'aéroport dispose de son propre réseau.

⇒ **Une présence conséquente d'usines d'incinération des ordures ménagères**

Le département possède deux usines d'incinération de déchets (Rungis et Créteil) qui à elles deux valorisent plus de 400 000 tonnes de déchets par an. La combustion de ces déchets permet la récupération d'énergie destinée en partie à alimenter les réseaux de chaleur urbains du département.

60 % de la chaleur produite dans le Val-de-Marne l'est grâce à des énergies renouvelables. En 2011, le Schéma Départemental des Réseaux de Chaleur dans le Val-de-Marne estimait que sur la totalité de la chaleur produite dans le Val-de-Marne, plus de 60 % l'a été avec les énergies renouvelables et de récupération : géothermie (32 % de l'énergie produite), cogénération (10 %), bois-énergie (1,7 %) et incinération des ordures ménagères (19 %).

À la vue du potentiel dont dispose le territoire et le fort engagement du département pour l'utilisation des énergies renouvelables (PCET du Val-de-Marne), il apparaît important que la commune s'engage également dans l'exploitation du potentiel en énergies renouvelables.

5.2 Deux réseaux de chaleur communaux alimentés en partie par la géothermie

⇒ **Le réseau Orly-Choisy**

La ville d'Orly fut une des pionnières en matière de réseaux de chaleur urbains. En 1982, à l'occasion d'une vaste opération de réhabilitation (6 000 logements), un premier doublet géothermique (Orly 1 Gazier) a été foré, produisant 100 m³/heure. Un second doublet, qui produisait 250 m³/heure à l'aide d'une pompe immergée, a été creusé en 1986 (Orly 2-Le Nouvelet). Ce réseau géothermique, géré par l'ancienne Office Public d'Aménagement et de Construction (aujourd'hui Valophis), alimentait jusqu'en 2005 près de 8 000 équivalents logements et quelques équipements publics. En 2005, un incident est survenu sur le doublet le plus important et a conduit à son abandon. Parallèlement s'observait à l'échelle francilienne une stagnation dans le nombre de forages, pour la plupart mis en service dans les années 80.

À l'orée des années 2000, la commune d'Orly fut la première à considérer un renouvellement des installations géothermiques, sous l'impulsion de Valophis. La possibilité de réaliser un nouveau doublet géothermique a été étudiée. Ce projet visait à remplacer le doublet existant du Nouvelet 2, mis en service en 1986 et défectueux depuis 2005. Il envisageait le forage de futurs puits sur ce même site du Nouvelet, dont le débit passerait de 250 à 300 m³/heure. Comme le doublet existant, le nouveau doublet exploiterait une nappe aquifère présente dans la couche géologique du Dogger à 1 800 mètres de profondeur. Les travaux ont débuté en juillet 2007, pour une mise en service du nouveau doublet Orly-Choisy (ou Orly 2-Le Nouvelet 2) en février 2008.

Puisée à 75°C, l'eau de la nappe du Dogger est acheminée vers la centrale alimentant le réseau de chaleur de la Ville d'Orly. La géothermie représente 88 % du réseau de chaleur, également alimenté avec du gaz naturel. Environ 8 000 équivalents-logements,

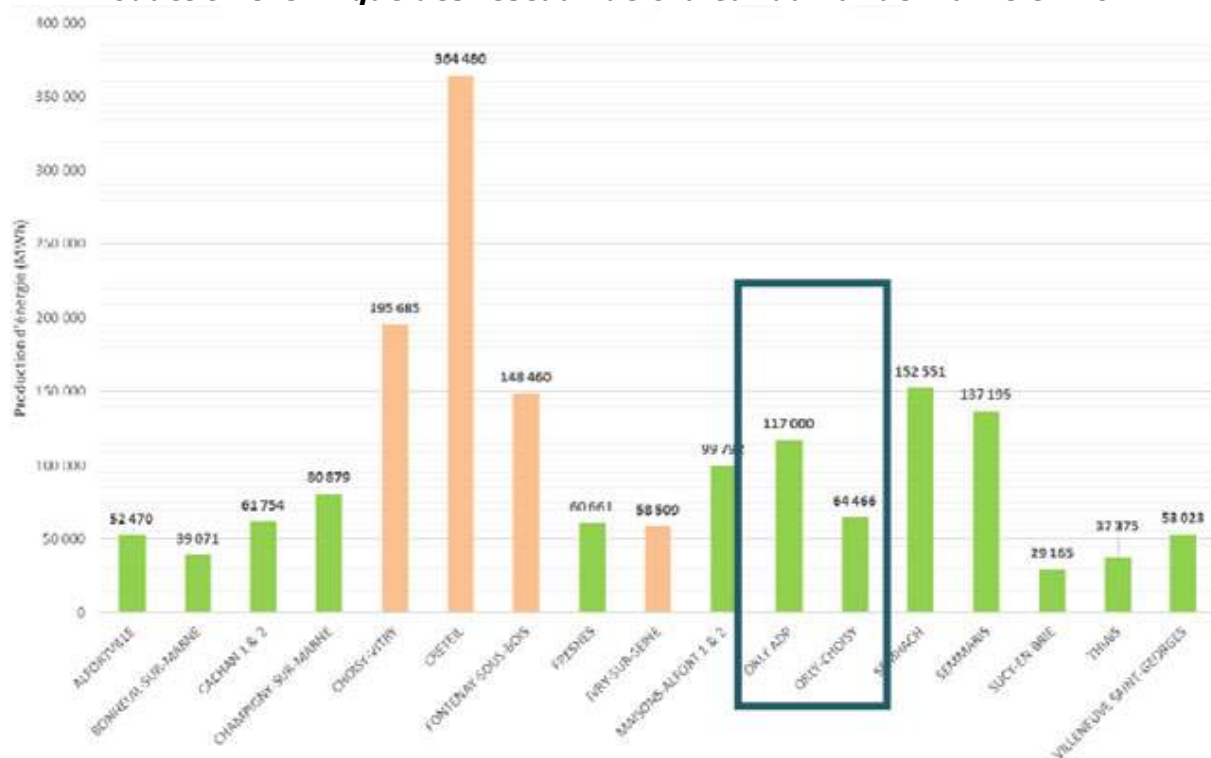
du Grand Ensemble et de la commune voisine de Choisy-le-Roi, sont raccordés à ce réseau et sont fournis pour les besoins de chauffage et d'ECS à hauteur de 80 %.

Réseaux de chaleur à Orly



Source : DRIEE Île-de-France

Production thermique des réseaux de chaleur du Val-de-Marne en 2011



Source : Schéma Départemental des Réseaux de Chaleur du Val-de-Marne

⇒ **Le réseau Orly-Aéroports de Paris**

Suite au Grenelle de l'Environnement de 2007, Aéroports de Paris s'est engagé dans une démarche d'aéroport responsable et de développement durable. La société a donc

souhaité limiter l'utilisation de gaz naturel et de fioul en privilégiant un mode de chauffage plus respectueux de l'environnement avec un réseau de chaleur.

Compte tenu du fort potentiel géothermique localisé sous l'aéroport d'Orly et du fort besoin en chaleur du site, une opération de géothermie profonde a été entreprise entre 2009 et 2011. L'installation compte un doublet géothermique, avec un forage atteignant 1 700 mètres de profondeur au niveau de la couche du Dogger, de laquelle est extraite de l'eau à 74°C. La production réalisée pendant l'hiver 2011/2012 a été de 29 000 MWh, ce qui a permis d'économiser 5 400 tonnes de CO₂. L'objectif pour 2015 est d'atteindre une production de 40 000 MWh. La consommation électrique de l'installation a été pour la même période de 1 250 MWh. Avec une espérance de vie estimée à 35 ans, le système reste très économe puisque le prix de revient est de 5 € par MWh pour la géothermie contre 30 € pour le gaz naturel.

Cependant, la géothermie n'est pas l'unique source d'alimentation du réseau Orly-ADP. En effet, le réseau de chaleur de l'aéroport n'est alimenté qu'à moitié par des énergies renouvelables et de récupération : 30% par la géothermie profonde et 20 % par l'énergie produite par l'incinération des déchets à l'UIOM de Rungis.

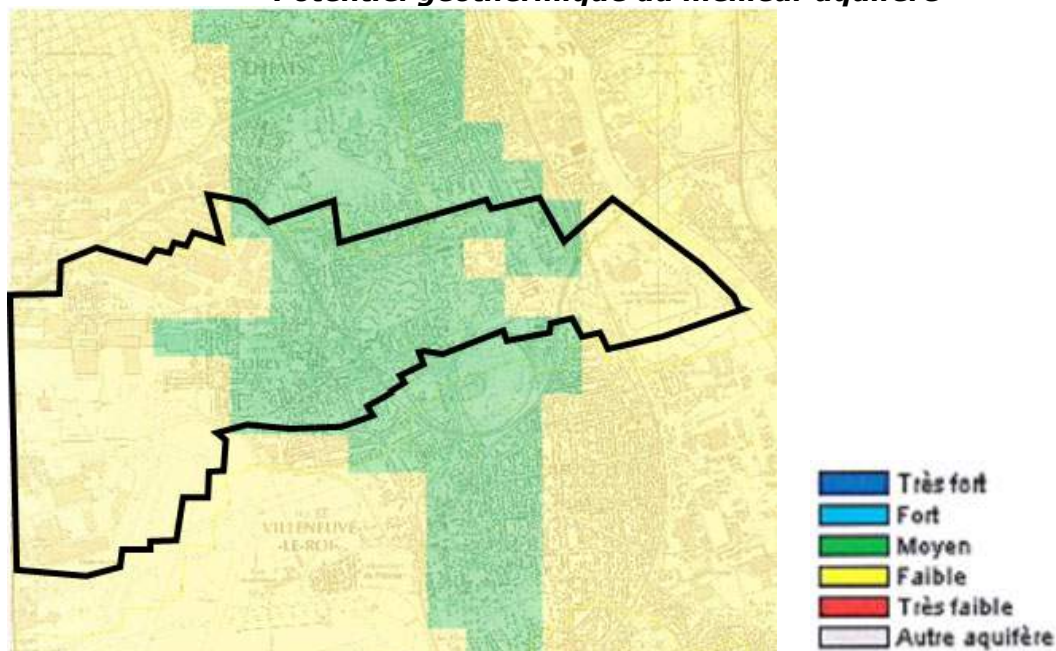
⇒ **Le réseau SEMMARIS**

La SEMMARIS, gestionnaire du MIN de Rungis et du SÉNIA, possède son propre réseau de chaleur à destination des entreprises situées sur son périmètre.

⇒ **Un potentiel de densification des réseaux**

En 2011, le réseau Orly-ADP a réalisé une production thermique de 117 000 MWh (soit 8 268 équivalents logements) et Orly-Choisy 64 466 MWh (soit 8 000 équivalents logements). La commune a donc su exploiter le potentiel géothermique, dont son sous-sol dispose, par la mise en place de réseaux de chaleur urbain très économes qui diminuent de moitié les rejets de CO₂ dans l'atmosphère.

Potentiel géothermique du meilleur aquifère



Source : BRGM

En raison des nombreux projets d'aménagement et de restructuration en cours et/ou prévus sur le territoire communal, un potentiel de densification des réseaux de chaleur urbains se présente. Des opportunités d'amélioration et d'extension ont d'ores et déjà été identifiées par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Énergie et de l'Environnement (DRIEE) et le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) : interconnexion du réseau Orly-Choisy avec les réseaux de Choisy-Vitry ou de Thiais, extension vers le centre-ville d'Orly et de Villeneuve-le-Roi, extension du réseau Orly-ADP dans le cadre de Cœur d'Orly... Le BRGM identifie d'ailleurs un potentiel géothermique moyen sur toute la partie centre de la commune.

Ainsi, des études plus poussées sur le territoire communal pourraient permettre d'évaluer le potentiel d'extension des réseaux de chaleur à Orly.

Enjeux de la révision du PLU

- Poursuivre le développement de l'utilisation de la ressource géothermique.

5.3 Des atouts en matière d'énergies renouvelables à exploiter

⇒ **Une ressource solaire non négligeable**

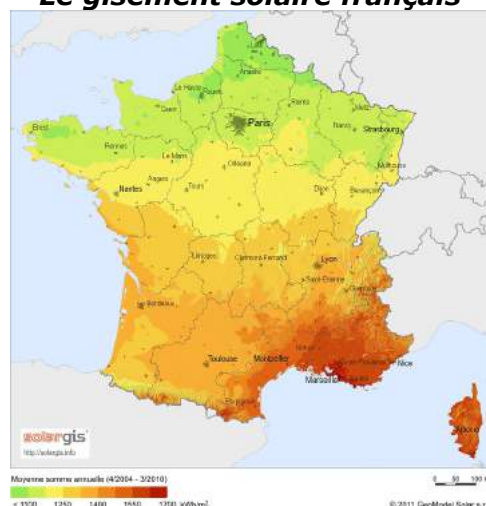
Les objectifs et recommandations du SRCAE Île-de-France sont :

- pour le solaire thermique : équipement de 10 % des logements existants de la région à l'horizon 2020. Les bâtiments neufs soumis à la RT 2012 devraient être équipés de manière importante (~ 45 %) de capteurs solaires thermiques,
- pour le solaire photovoltaïque sur les bâtiments : un développement important est proposé, les deux tiers étant concentrés sur les bâtiments résidentiels et un tiers sur les bâtiments tertiaires. D'éventuelles centrales devront être implantées sur des zones déjà artificialisées, en particulier les parkings, ou des zones sans concurrence foncière (friches industrielles, sols pollués...).

L'ensoleillement annuel d'Orly est estimé à 1 763 heures en 2014, soit un gisement solaire de 1 300 kWh/m²/an. Ce chiffre est plus faible que la moyenne nationale (1 850 heures) mais le potentiel est néanmoins suffisant pour produire de l'électricité photovoltaïque, notamment pour les bâtiments exposés au sud. Ainsi, 5 m² de panneaux solaires thermiques permettraient d'assurer 50 à 70 % des besoins en électricité d'une famille.

L'intégration visuelle de ces panneaux reste toutefois encore problématique.

Le gisement solaire français

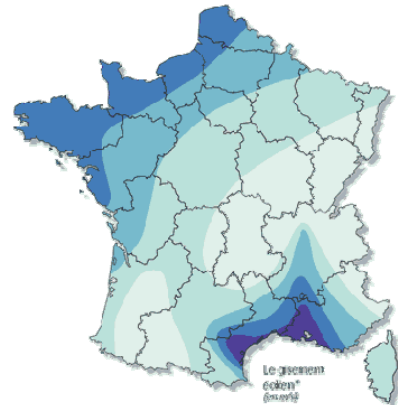


⇒ **Une réflexion à mener sur le petit éolien domestique**

La commune n'est pas classée dans les zones favorables au développement du grand éolien dans le Schéma Régional Éolien, annexé au SRCAE. Le caractère très urbanisé de la commune et les nombreuses servitudes rendent impossible l'implantation d'aérogénérateurs dont la puissance est comprise entre 1 500 kW et 2 500 kW (définition du grand éolien).

Toutefois, la vitesse moyenne du vent sur la commune atteint au minimum 3,5 mètres/seconde, ce qui est suffisant pour l'implantation de dispositifs de petit éolien.

Le gisement éolien français



Source : ADEME

Le petit éolien, ou éolien domestique, désigne toutes les éoliennes d'une puissance nominale inférieure ou égale à 36 kilowatts (norme européenne) raccordées au réseau électrique ou bien autonomes en site isolé. Il vise à répondre à de petits besoins électriques. De nombreux obstacles en milieu urbain viennent perturber l'écoulement du vent au sol. Placés en hauteur où la rugosité liée à l'urbanisation est plus faible, les dispositifs de petit éolien peuvent servir une production d'énergie éolienne intéressante.

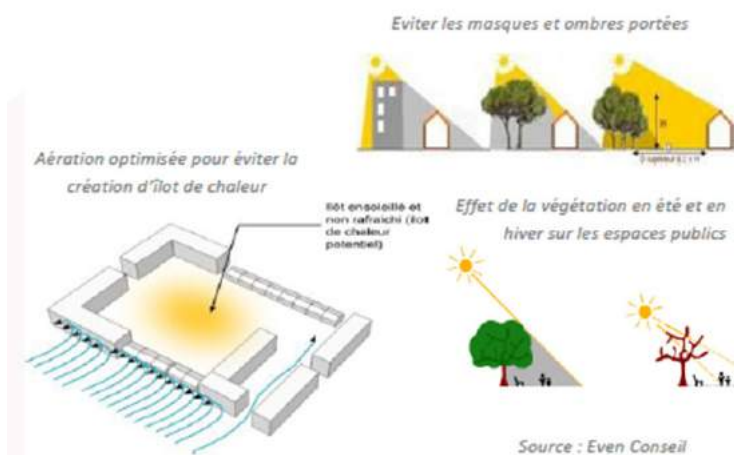
⇒ **Des secteurs d'enjeux à rénover en intégrant le principe du bioclimatisme**

La réglementation thermique de 2012 (RT 2012) met en avant la conception bioclimatique dans tout nouveau projet de construction. La conception bioclimatique consiste à composer l'intégration et la conception d'un bâtiment avec son environnement pour en tirer le meilleur. Issue des techniques de construction anciennes, l'architecture bioclimatique est fondée sur la recherche d'une amélioration du confort intérieur (été, hiver, accès à la lumière naturelle, aération...), des ambiances et de la qualité de vie en général. Concevoir de manière bioclimatique, c'est également proposer de premières réponses aux exigences énergétiques actuelles tout en privilégiant les solutions sobres aux solutions technologiques souvent coûteuses. La construction bioclimatique permet en effet, de réduire efficacement (environ 20 %) les consommations énergétiques des bâtiments et ce, de la manière la plus économe possible.

Ainsi, pour chaque nouveau logement, une attention particulière doit être portée à :

- la compacité et la typologie de l'habitat. Plus l'habitat sera groupé et compact, moins il y aura de pertes énergétiques,
- l'orientation du bâtiment et la localisation des pièces de vie. Le choix d'une bonne orientation permet d'améliorer le confort thermique (apports solaires naturels) et visuel (accès au soleil et donc à l'éclairage naturel). En orientant les fenêtres et les espaces de vie au sud et en limitant les ouvertures au nord, les apports solaires sont maximisés,
- l'exposition au vent. Le bâtiment doit pouvoir tirer profit des vents d'été rafraîchissants et se protéger de ceux d'hiver souvent froids et peu agréables (végétation...),
- l'architecture. Une exposition sud implique un confort d'été moindre, des dispositifs architecturaux peuvent permettre de limiter les effets indésirables induits (brise-soleil...),
- le choix des matériaux. Pour favoriser les économies d'énergie et le confort, les matériaux à forte inertie thermique doivent être privilégiés (toiture végétalisée...).

Exemples de recommandations pour intégrer le bioclimatisme dans les projets urbains



Les enjeux du bioclimatisme pourront également être intégrés au renouvellement et à l'extension des constructions existantes. La conception bioclimatique contribue, par ailleurs, à la lutte contre l'îlot de chaleur urbain qui s'apparente à une élévation localisée des températures (le jour et la nuit), constatée le plus souvent en milieu urbain. Cette différence de températures peut avoir plusieurs causes : facteurs naturels, absence d'arbres ou encore de végétation, présence de larges surfaces non réfléchissantes qui absorbent et emmagasinent l'énergie solaire... et également des conséquences sur la santé des habitants (détérioration de la qualité de l'air...).

⇒ **Un recours à la biomasse qui semble compliqué**

L'Union Européenne précise que la biomasse correspond à la fraction biodégradable des produits, des déchets et des résidus d'origine biologique provenant de l'agriculture (y compris les substances végétales et animales), de la sylviculture et des industries connexes, y compris la pêche et l'aquaculture, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux. Ces matières peuvent dégager de l'énergie soit par combustion directe ou suite à une ou plusieurs étapes de transformation.

Les boisements franciliens présentent un réel potentiel pour le développement de la filière biomasse. La forêt occupe, en Île-de-France, autant de surface que les zones urbanisées. Cependant, la filière bois-énergie est encore peu structurée et les boisements sont peu mobilisés, notamment à cause de la concurrence avec l'activité de loisir. De nombreux projets prévoyant l'utilisation de la ressource bois sont toutefois en cours, prouvant le potentiel de la filière.

Parallèlement à cela, quand bien même la volonté de valoriser énergétiquement la biomasse est présente, la desserte des zones urbaines denses pour l'approvisionnement des chaudières est compliquée et freine la démarche. La filière bois-énergie est toutefois en cours de développement en Île-de-France, sous l'impulsion du réseau Francilbois.

Le Val-de-Marne ne possède aucune chaufferie biomasse et présente un taux trop faible de boisements exploitables. Ainsi, la ressource y est peu compétitive par rapport aux autres solutions en Île-de-France (gaz, géothermie...).

Toutefois, la commune d'Orly se situe à proximité de l'Essonne, département dont 22 % du territoire est boisé et qui possède au nord de nombreuses chaufferies biomasse proches de la limite avec le Val-de-Marne : Massy, Athis-Mons... Des études pourraient donc être réalisées afin d'étudier le potentiel de raccordement d'Orly à ces chaufferies pour envisager l'approvisionnement de logements en bois-énergie.

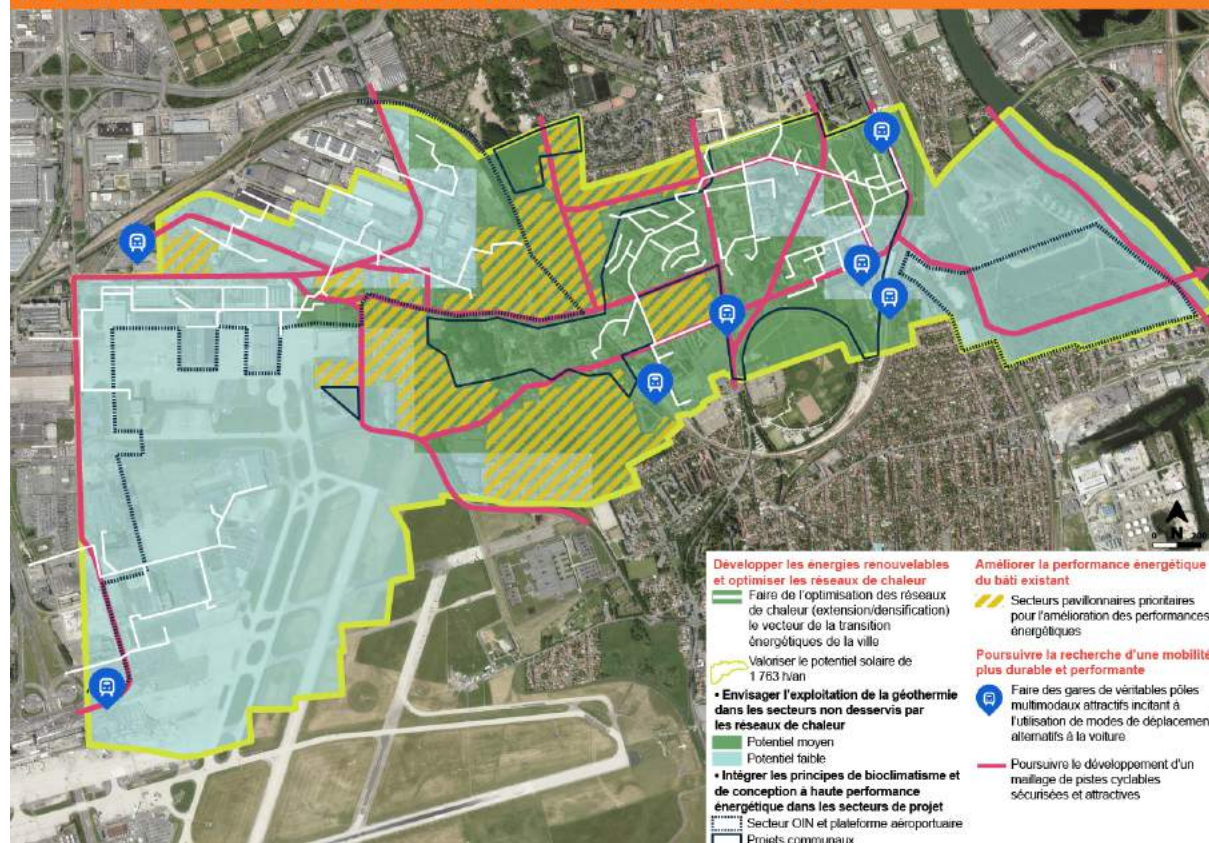
⇒ **Une production de biogaz envisageable**

Le biogaz produit par méthanisation relève d'un procédé biologique permettant de valoriser la matière organique en produisant une énergie renouvelable et un engrais. Les substrats organiques permettant la méthanisation peuvent se décomposer en trois grandes familles : les effluents d'élevage (fumier, paille...) et de cultures, des industries-agroalimentaires (coproduits de transformation provenant des abattoirs, des laiteries, des conserveries) et des collectivités (déchets verts, déchets ménagers, boues d'épuration...). Depuis 2011, la réinjection du biogaz dans le réseau de gaz naturel français est autorisé représentant une réelle opportunité économique (rachat du biogaz...) pour les producteurs. Le territoire communal ne compte aucune installation produisant du biogaz. Pourtant, il dispose d'un réseau gaz de ville et d'une forte proportion d'activités industrielles, notamment en lien avec le secteur agro-alimentaire. Une réflexion pourrait donc être menée sur la valorisation des biodéchets.

Enjeux de la révision du PLU

- Étudier l'opportunité de recourir à des énergies renouvelables.
- Intégrer les enjeux du bioclimatisme au renouvellement et à l'extension des constructions existantes.
- Étudier le potentiel de raccordement d'Orly aux chaufferies situées en Essonne pour envisager l'approvisionnement des logements en bois-énergie.
- Mener une réflexion sur la valorisation des biodéchets à Orly.

DES ATOUTS À VALORISER POUR ENGAGER LA VILLE DANS LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE



6/ Constats et enjeux

Enjeux

- Améliorer les performances énergétiques du bâti existant.
- Limiter les besoins en énergie des constructions nouvelles.
- Permettre la mise en œuvre des grands projets de transport et affirmer leur attractivité en tant que véritables alternatives à l'automobile.
- Renforcer la part modale réservée aux modes actifs.
- Optimiser le réseau de chaleur existant et inciter à une alimentation optimale en énergie renouvelable.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre en incitant au recours aux énergies renouvelables.

5. GESTION DE L'EAU ET DES DÉCHETS : DES SERVICES ENVIRONNEMENTAUX À OPTIMISER POUR RÉPONDRE AUX FUTURS BESOINS DE LA VILLE

1/ Bilan du PLU 2007 : une thématique eau-déchets à développer

⇒ **État initial de l'environnement**

- La question de l'approvisionnement en eau potable est traitée très succinctement avec pour seul état des lieux l'origine de l'eau captée. Aucune information n'apparaît quant à l'évolution de la consommation d'eau potable, ni sur l'analyse de rendement des réseaux.
- Les thématiques de l'assainissement et de la gestion des eaux pluviales sont abordées dans le rapport de présentation, avec notamment un rappel des différents règlements et des zones sensibles.
- Concernant les déchets, l'état initial de l'environnement indique seulement l'existence d'un règlement sanitaire communal et du Plan Départemental d'Élimination des Déchets, mais aucun état des lieux sur les systèmes de collecte et l'évolution des tonnages récoltés n'apparaît.

⇒ **PADD**

- Une incitation à la gestion alternative des eaux pluviales dans les nouveaux secteurs de développement urbain au sein des objectifs du PADD.
- Aucune orientation ne traite des autres thématiques dans le PADD.

⇒ **Règlement/Orientations d'aménagement (OA)**

- Le règlement encadre les modalités d'alimentation en eau potable, de raccordement au réseau d'assainissement, de gestion des eaux pluviales et de collecte des déchets en fonction des zones.
- Le règlement impose des surfaces minimales pour les locaux à déchets en fonction du nombre de logements des nouvelles constructions.
- Les OA ne traitent pas ces thématiques.

Enjeux de la révision du PLU

- Approfondissement de la thématique de l'approvisionnement en eau potable dans le diagnostic et développement de l'état des lieux concernant la gestion des déchets et l'assainissement de l'eau.
- Intégration de nouveaux documents cadre : SDAGE, SAGE, PREDMA...
- S'assurer de la cohérence entre les règles édictées et le Règlement Départemental d'Assainissement.
- Précision des modalités de gestion des eaux pluviales dans les OAP.
- Intégration de la recherche d'économie d'eau dans les OAP.
- Préciser les dispositifs de collecte des déchets dans les OAP.

2/ Documents cadre

Les obligations d'Orly en matière de gestion de l'eau sont recensées dans les documents réglementaires suivants : Code Général des Collectivités Territoriales, Code de l'Environnement, circulaire du 22 mai 1997 relative à l'assainissement non collectif, décret du 3 juin 1994 relatif à la collecte et au traitement des eaux usées.

Ainsi, il est obligatoire de :

- délimiter les zones d'assainissement collectif et les zones d'assainissement non collectif des eaux usées, si possible à l'issue d'une étude générale appelée Schéma Directeur d'Assainissement,
- dans les zones d'assainissement collectif, mettre en œuvre, entretenir, surveiller les ouvrages d'assainissement sur le domaine public afin de garantir leur bon fonctionnement dans le respect des normes de rejet imposées par la réglementation,
- dans les zones d'assainissement collectif, contrôler la conformité des raccordements des usagers au réseau d'assainissement,
- dans les zones d'assainissement non collectif, contrôler la conformité des installations d'assainissement dans le domaine privé et vérifier que les opérations d'entretien sont effectuées dans les règles de l'art par les usagers,
- délimiter les zones où des mesures doivent être prises pour assurer la maîtrise des eaux de ruissellement et les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et si besoin le traitement des eaux de ruissellement,
- mettre en place un règlement d'assainissement collectif et un règlement d'assainissement non collectif.

2.1 Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) définit le cadre de la politique d'urbanisme et d'aménagement du territoire de la région Île-de-France à l'horizon 2030. Le SDRIF a été approuvé le 27 décembre 2013 par décret après avis du Conseil d'État. Il fixe comme objectif en matière de services environnementaux :

- assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau,
- garantir les grands équipements techniques essentiels au fonctionnement de la région métropolitaine,
- diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques, notamment liées à l'assainissement.

Le PLU doit être compatible avec le SDRIF.

2.2 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie (SDAGE)

Le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie a été arrêté le 1^{er} décembre 2015 et devait être applicable depuis le 1^{er} janvier 2016. Toutefois, l'annulation de l'arrêté du 1^{er} décembre 2015 par le Tribunal administratif de Paris remet expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Le SDAGE 2010-2015 est donc aujourd'hui réglementairement en vigueur et applicable selon ce jugement. Élaboré en 2009 puis révisé en 2015, le SDAGE fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux, déclinés autour d'objectifs qui concernent à la fois la gestion des risques liés à l'eau, et la préservation de la biodiversité :

- diminution des pollutions ponctuelles,
- diminution des pollutions diffuses,
- protection de la mer et du littoral,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- restauration des milieux aquatiques,
- protection des captages pour l'alimentation en eau potable,
- prévention du risque d'inondation.

Le PLU doit être compatible avec le SDAGE.

2.3 Plan Bleu du Val-de-Marne

Les objectifs du Plan Bleu sur ces thématiques sont :

- réduire les atteintes à cette ressource vitale (pollution, gaspillage, prélèvement...),
- mieux tenir compte de l'eau dans les aménagements.

2.4 Contrat de Développement Intercommunal Territorial du Grand Orly

Un objectif principal a été développé sur ces thématiques par le CDT du Grand Orly :

- assurer les approvisionnements essentiels, en préserver la qualité et mettre en œuvre une gestion économe des ressources.

2.5 OIN Orly Rungis Seine Amont

Un objectif principal a été développé sur ces thématiques par l'OIN Orly Rungis Seine Amont :

- objectif n°11 : préserver les ressources en eau, en sol, en matériaux et bien gérer les déchets.

Le Grenelle de l'Environnement impose d'augmenter le recyclage des déchets ménagers et assimilés à 35 % en 2012 et 45 % en 2015 et de diminuer les quantités incinérées ou enfouies de 15 % en 5 ans.

2.6 Règlement de Service Départemental d'Assainissement (SDA)

Le Règlement de Service Départemental d'Assainissement (SDA) constitue un document de référence incontournable pour les autorités locales en matière d'hygiène. Il introduit des prescriptions en matière d'hygiène et de salubrité publique. Le Règlement de Service Départemental d'Assainissement en vigueur dans le Val-de-Marne a été approuvé par arrêté préfectoral le 26 février 1985, puis mis à jour et approuvé par l'assemblée départementale le 24 juin 2019.

Il consacre une section aux eaux destinées à la consommation humaine.

2.7 Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA)

La Région Île-de-France a adopté le 26 novembre 2009 le PREDMA (Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés). Ce plan donne des objectifs chiffrés à mettre en œuvre par l'ensemble des acteurs de la gestion des déchets mais aussi par les collectivités :

- diminuer la production de déchets de 50 kg/habitant,
- augmenter de 60 % le recyclage des déchets ménagers,
- doubler la quantité de compost conforme à la norme,
- diminuer de 25 % les déchets incinérés et de 35 % les déchets enfouis,
- favoriser une meilleure répartition géographique des centres d'enfouissement.

2.8 Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux (PREDD)

La Région Île-de-France a adopté le 26 novembre 2009 le PREDD (Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux). L'objectif est de collecter d'ici 10 ans 65 % des déchets dangereux produits par les ménages.

2.9 Plan Régional d'Élimination des Déchets d'Activités de Soins

La Région Île-de-France a adopté le 26 novembre 2009 le PREDAS (Plan Régional d'Élimination des Déchets d'Activités de Soins). Il fixe notamment des objectifs chiffrés en matière de gestion des déchets d'activité de soin :

- collecter d'ici 10 ans 50 % des DASRI (Déchets d'Activités de Soins à Risque Infectieux) produits par les ménages au lieu des 5 % actuels,
- assurer un meilleur tri des DASRI dans les établissements de soins.

2.10 Plan de Réduction des Déchets d'Île de France (PREDIF)

Le PREDIF (Plan de Réduction des Déchets d'Île-de-France) a été adopté le 24 juin 2011 par le Conseil Régional. Il indique les orientations à suivre dans un but de réduction des déchets :

- créer une dynamique régionale pour la réduction des déchets,
- faciliter le développement des actions de prévention et mobiliser de nouveaux acteurs, dont les acteurs économiques,
- mettre en œuvre et valoriser l'exemplarité de l'institution régionale,
- mettre en œuvre des modalités de gouvernance et de suivi.

3/ Une gestion de l'eau en constante amélioration

3.1 Une gestion de l'eau potable satisfaisante

La commune d'Orly est desservie en eau potable par le réseau du Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF), dont l'exploitation a été confiée à Veolia Eau Île-de-France.

L'eau distribuée à Orly est de deux origines distinctes.

L'eau distribuée dans la commune d'Orly est de l'eau de la Seine traitée au niveau de l'usine de Choisy-le-Roi. Cette usine a produit en 2018 un volume moyen d'environ 325 000 m³/jour, avec une pointe à 401 824 m³. Sa capacité de production est de 600 000 m³/jour.

Dans la zone aéroportuaire, l'eau distribuée provient de l'usine à puits d'Arvigny à Savigny-le-Temple qui traite l'eau issue de forages puisant dans la nappe calcaire de Champigny. Le débit moyen de production de l'usine est de 22 000 m³/jour et sa capacité est de 50 000 m³/jour. Les technologies de pointe mise en œuvre permettent d'assurer une qualité d'eau conforme aux normes européennes.

En 2017, l'indicateur de qualité de l'eau distribuée à Orly était A, soit une eau de bonne qualité.

Le secteur du SÉNIA est alimenté directement par le réseau d'eau de la SEMMARIS, gestionnaire du MIN de Rungis.

3.2 Une potabilisation de l'eau des Orlysiens réalisée à Choisy-le-Roi

L'eau potable distribuée aux Orlysiens provient de la Seine et est captée au niveau de l'usine Edmond Pépin de Choisy-le-Roi, située à proximité de la commune. L'usine produit en moyenne 325 000 m³ d'eau par jour (2018) pour 1,85 million d'habitants, alors que sa capacité totale s'élève à 600 000 m³/jour. Elle présente donc une marge de production, permettant d'assurer l'alimentation actuelle en eau potable et de prévenir une augmentation future de la population.

Le nombre d'usagers en 2017 est de 23 515, et le nombre d'abonnements de 2 500. Les volumes d'eau consommés en 2017 à Orly sont de 1 116 811 m³. Le linéaire de canalisations pour l'eau potable s'élève à 44 km linéaire.

Le coût de l'eau est fixé à 4,3359 €/m³ au 1^{er} janvier 2019.

Des traitements adaptés assurent cette qualité de l'eau et le respect de l'ensemble des normes sanitaires. L'usine de Choisy-le-Roi qui a été plusieurs fois modernisée depuis sa construction est aujourd'hui équipée d'une filière biologique utilisant le couplage ozone-charbon actif en grains. Ce type de traitement reproduit en accéléré les mécanismes de l'épuration naturelle de l'eau à travers le sol et élimine tous les toxiques et substances indésirables, résultant des activités humaines, industrielles et agricoles ou issues du milieu naturel.

Usine des eaux de Choisy-le-Roi



Photo : SEDIF

La ville d'Orly est concernée par un arrêté interpréfectoral, portant déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de la prise d'eau de l'usine du Syndicat des Eaux d'Île-de-France sise à Choisy-le-Roi, autorisation de production d'eau potable et autorisation de prélèvement. Ce dernier est annexé au PLU actuel.

La distribution de l'eau aux Orlysiens se fait par un réseau de première élévation, assuré par un feeder de 600 mm qui a son origine sur la conduite de 2 000 mm en provenance de l'usine de Choisy-le-Roi et traverse la commune du Nord au Sud tout le long de la RD 125 en direction de Villeneuve-le-Roi. À partir de l'usine de Choisy-le-Roi, une canalisation de 300 mm traverse la commune du Nord au Sud en suivant le tracé de la Seine en direction de Villeneuve-le-Roi. D'autre part, une conduite de 300 mm relie d'Est

en Ouest le feeder de 600 mm de la RD 125 au feeder de 800 mm de la RN 7 par l'avenue de la Victoire et la route Charles Tillon. Enfin, des canalisations de plus faibles diamètres prises sur des feeders installés sur les communes de Choisy-le-Roi et Thiais complètent ce dispositif. À partir de ces conduites principales, la distribution est assurée par le réseau local dont les diamètres s'échelonnent de 80 à 250 mm.

3.3 L'usine d'Eau de Paris

L'usine des eaux d'Orly est gérée par Eau de Paris et alimente exclusivement en eau potable la moitié de la capitale. L'eau est puisée directement dans la Seine avec une capacité moyenne de production de 130 000 m³/jour et une capacité maximale de 300 000 m³/jour.

Les installations liées à la potabilisation des eaux occupent 52 hectares en bord de Seine, dont 5 hectares constitués par une darse, formant une réserve d'eau de 300 000 m³. En cas de problème technique, pollution du fleuve ou tout autre incident entravant le fonctionnement de l'usine, la darse permet une autonomie de 24 heures à 48 heures. L'usine connaît des mises aux normes régulières et la digue de la darse a été récemment renforcée.

Usine des eaux et la darse



Photos : Eau de Paris

La commune est concernée par un Périmètre de Protection Immédiate sur l'emprise de l'usine (site et prise d'eau) qui implique des interdictions (constructions, pêche, amarrage de bateaux...), des prescriptions et des conditions de production. Ce dernier est annexé au PLU actuel.

Les périmètres de protection de captage sont établis autour des sites de captages d'eau destinée à la consommation humaine, en vue d'assurer la préservation de la ressource. L'objectif est donc de réduire les risques de pollution ponctuelle et accidentelle de la ressource sur ces points précis.

Le périmètre de protection immédiate est un site de captage clôturé (sauf dérogation) appartenant à une collectivité publique, dans la majorité des cas. Toutes les activités y sont interdites hormis celles relatives à l'exploitation et à l'entretien de l'ouvrage de prélèvement de l'eau et au périmètre lui-même. Son objectif est d'empêcher la détérioration des ouvrages et d'éviter le déversement de substances polluantes à proximité immédiate du captage.

Le périmètre de protection rapprochée est un secteur plus vaste (en général quelques hectares) pour lequel toute activité susceptible de provoquer une pollution y est interdite ou est soumise à prescription particulière (construction, dépôts, rejets ...). Son objectif est de prévenir la migration des polluants vers l'ouvrage de captage.

Ces périmètres de protection sont des servitudes d'utilité publique et sont annexés au PLU.

3.4 Un assainissement qui se renouvelle

Le traitement des eaux usées de la commune est réalisé par la station d'épuration Seine-Amont à Valenton, non loin d'Orly. Elle possède une capacité de traitement de 600 000 m³/jour et 1 500 000 m³/jour par temps de pluie.

⇒ Une desserte par les réseaux d'assainissement collectifs

Concernant les réseaux d'assainissement, il existe dans le territoire une forte imbrication entre les réseaux départementaux et territoriaux.

L'Établissement Public Territorial se charge de la collecte et du transport des eaux usées vers le réseau départemental. Ce dernier se connecte à un réseau interdépartemental qui amène les eaux usées vers la station d'épuration Seine-Amont du SIAAP (Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne).

Le système de collecte sur la commune d'Orly est mixte, car le réseau de collecte des eaux usées et pluviales est dans certains quartiers séparatif et dans d'autres unitaire.

Une partie du réseau territorial à Orly est donc en unitaire, ce qui ne facilite pas la gestion des eaux pluviales. En effet, en cas d'épisode pluvieux intense, il peut survenir des phénomènes de saturation du réseau. À titre d'exemple, la commune possède des points sensibles ayant été socles d'inondations ponctuelles probablement due en partie à la saturation des ouvrages de rétention situés à proximité : rue des Mûriers, intersection de la rue Georges Clémenceau et de la rue Paul Vaillant-Couturier, intersection rue Parmentier et rue de la Victoire...

Toutefois, il existe actuellement peu d'informations sur ces dysfonctionnements dans le reste de la ville (fréquences, ampleur...). Une modélisation des phénomènes de débordement sur l'ensemble de la commune permettrait de mieux identifier les secteurs concernés.

Le SÉNIA présente une particularité en termes d'assainissement puisque compte tenu de son fort développement industriel, la zone est concernée par des prescriptions particulières d'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales. Ces prescriptions sont afférentes à la loi sur l'eau et à la loi sur les installations classées.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle doit être privilégiée pour tenir compte des orientations du SDAGE Seine-Normandie et du zonage pluvial départemental. Cela permet de limiter les coûts de gestion de ces eaux, dans le cas d'une redirection vers la station d'épuration.

Enjeux de la révision du PLU

- Optimiser la collecte des eaux usées et éviter tout dysfonctionnement lié au réseau.
- Renforcer la gestion des eaux pluviales en adoptant des techniques alternatives, notamment dans les secteurs présentant un réseau unitaire.

⇒ Un site de traitement efficace

Le site épuratoire Seine Amont possède une capacité de traitement de 600 000 m³/jour (1 500 000 m³/jour par temps de pluie). Cette usine fonctionne en séparatif ce qui suppose que les communes attenantes disposent d'un réseau séparatif. Depuis 2006, elle

est équipée d'une unité de séchage thermique unique en Europe par ses capacités et ses performances. Elle permet de réduire de 65 % le volume des boues et de les transformer en granulés. Enrichis en produits organiques, ces derniers peuvent être valorisés en agriculture, horticulture ou sylviculture. L'exutoire final des eaux traitées est la Marne.

4/ Une ville qui s'engage pour la réduction des déchets à la source

Le traitement des déchets de la commune d'Orly relève de la compétence du Service Public pour la Valorisation des Déchets (RIVED), qui assure l'élimination des déchets ménagers et assimilés (ordures ménagères résiduelles, collecte multi-matériaux, encombrants ...) de dix communes, soit environ 250 000 habitants.

4.1 Des initiatives durables à favoriser afin de diminuer les tonnages collectés

⇒ **La recherche de l'optimisation de la collecte sélective**

La collecte sélective est bien organisée et se fait de deux façons :

- en porte à porte (réalisée par le groupe Veolia Propreté) : ordures ménagères, tri sélectif, déchets végétaux, encombrants (sur appel)...
- par apport volontaire, par des services et infrastructures de collectes spécifiques qui permettent d'optimiser la valorisation des déchets : verre, déchets toxiques et dangereux (Service Planète), textiles usagés, déchets verts...

Organisation de la collecte

Compétences exercées par la ville	Ordures Ménagères Résiduelles		Verre		Journaux Magazines		Autres emballages		Déchets verts	Déchets apportés en déchèterie	Encombrants	Déchets dangereux	Autres Déchets	Déchets non ménagers
	PàP	AV	A	Pà	A	Pà	A	Pà						
Mode d'organisation	PàP	AV	A	Pà	A	Pà	A	Pà	PàP	Déchèterie	PàP	AV	/	PàP
Collecte														
Traitement														

Opérations assurées par la ville d'Orly

Opérations assurées par l'EPCI de traitement : SIEVD

Depuis 2010, la commune a mis en place un nouveau mode de collecte remplaçant les bacs roulants dans les quartiers Est avec les tribornes. Ces bornes enterrées à grand volume permettent un système d'apport volontaire où peuvent être déposés, dans des conteneurs séparés, ordures ménagères résiduelles (OMR), emballages-journaux-petits cartons (EMB) et verre ménager (V). Les tribornes sont installées au niveau des voies d'accès aux résidences, majoritairement en bordure de voie publique dans quatre quartiers de la ville : Aviateurs (1 600 logements), Pierre au Prêtre (750 logements), Tilleuls (220 logements), square Charles de Foucauld (350 logements) et Calmette (800 logements). 297 tribornes étaient en service sur le territoire communal. Ce dispositif innovant permet une réduction des nuisances olfactives et visuelles tout en diminuant le nombre de camions et en incitant au tri sélectif. Des réflexions sont en cours pour élargir ce mode de collecte à d'autres quartiers comme celui des Navigateurs.

Contrairement aux quartiers Est, la collecte dans les quartiers pavillonnaires se fait toujours dans les traditionnels sacs. Il ressort un enjeu d'amélioration et d'optimisation du système de collecte dans ces quartiers.

Afin de compléter ces dispositifs de collecte, trois déchèteries intercommunales à proximité de la commune sont à disposition des habitants du RIVED : celles de Chevilly-

Larue, Villeneuve-le-Roi et Choisy-le-Roi. Leur fréquentation par les Orlysiens est de 2 222 tonnes en 2017, soit - 1,2 % par rapport à l'année 2016.

Déchets collectés en 2017

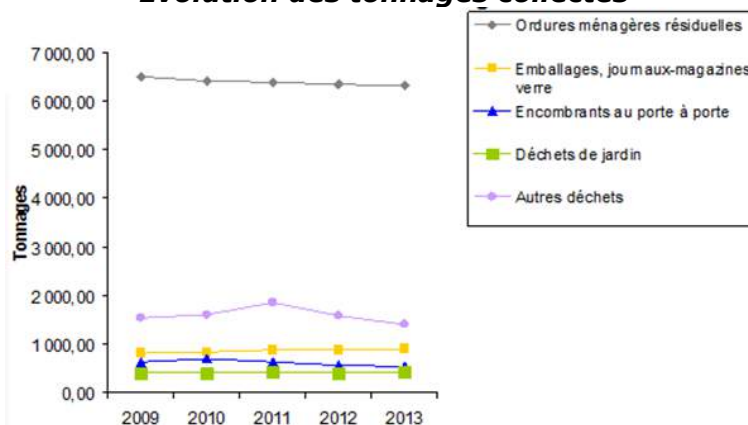
	Tonnage			Ratio de collecte (kg/hab) 2017	Refus de tri (kg/hab) 2017
	2016	2017	Évolution		
Emballages et papier	687	756	+ 10,1 %	33,5	7,4
Verre	256	274	+ 7,1 %	12,1	
Encombrants	584	819	+ 40,3 %	36,2	
Ordures ménagères	6 256	6 747	+ 7,8 %	298,5	
Dépôts sauvages	853	569	- 33,3 %	25,2	

Source : RIVED

Entre 2012 et 2017, le tonnage collecté a augmenté de 6 %, passant de 6 348 tonnes à 6 747 tonnes. Toutefois, parallèlement, les collectes sélectives ont également vu leurs tonnages collectés augmenter. En revanche, des progrès ont été faits dans la lutte contre les dépôts sauvages puisqu'entre 2016 et 2017, il y a eu 33 % en moins de dépôts sauvages ramassés.

La production de déchets pour 2018 est de 452,48 kg/habitant/an (ordures ménagères résiduelles, collecte sélective emballages et verre, encombrants, dépôts sauvages et déchets verts).

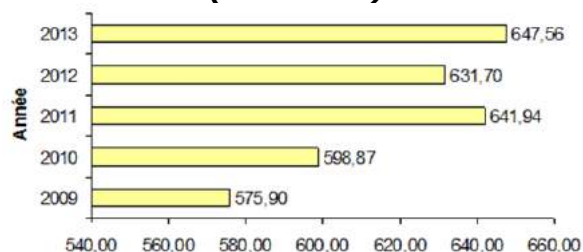
Évolution des tonnages collectés



Évolution du refus de tri (en %)



Évolution de la collecte sélective (en tonnes)



La réduction des déchets doit être l'objectif poursuivi. La qualité de la collecte sélective est en constante amélioration et la sensibilisation au tri menée par les animateurs semble avoir des effets positifs puisque le taux de refus de tri est de 16,6 % sur le territoire.

Bornes pour textiles et tribornes



Photos : Ville

⇒ Des actions mises en place à différentes échelles visant une réduction des déchets à la source

Dans une optique de réduction de la production de déchets industriels, la commune a mis en place un quota vis-à-vis des commerçants. Depuis le 1^{er} janvier 2000, les commerçants et artisans d'Orly sont équipés par la Ville d'un bac permettant une collecte hebdomadaire de 360 litres. Au-delà de cette contenance, la collecte devient payante. Dans ce cas, le commerçant choisit soit de prendre un contrat avec le collecteur de la ville dont les tarifs sont fixés chaque année par délibération du Conseil Municipal, soit de traiter avec un collecteur privé. Les Déchets Industriels Banals (DIB) sont collectés en même temps que les ordures ménagères.

Afin de favoriser le compostage et de soustraire une partie des déchets fermentescibles au tonnage des ordures ménagères, la Ville a choisi de mettre en place dès 1999 des composteurs individuels. Ainsi, certains pavillons sont équipés de trois, voire même de quatre composteurs. Les utilisateurs sont globalement satisfaits. Depuis 2011, aucun nouveau composteur n'a été distribué. Au total, depuis 1999, environ 900 composteurs ont été mis à la disposition de 714 pavillons.

La commune met également en place une campagne de communication pour le tri sélectif par un porte-à-porte ciblé bihebdomadaire et des animations telles que la semaine du développement durable et de la réduction des déchets, nettoignons la nature...

En 2008, le RIVED a lancé son Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés ayant pour objectif de réduire la production de déchets des villes adhérentes de 7 % à l'horizon 2015. Orly fait partie de ce programme et participe à toute une série de mesures déclinées en actions :

- promotion du compostage collectif qui est une des actions principales. Lancée officiellement en 2011, la campagne avait pour objectif de doter 28 % des pavillons du territoire du RIVED d'un composteur, de mettre en place des aires de compostage en habitat vertical et de promouvoir le lombri-compostage en appartement pour ceux qui le désirent. Les quartiers pavillonnaires étant largement dotés de composteurs, la Ville d'Orly a préféré s'orienter sur la mise en place d'aires de compostages en habitat collectif sur la base du volontariat. Des actions de sensibilisation auprès des copropriétés, bailleurs et établissements scolaires de la ville se sont également multipliées,
- récupération des textiles. Dans ce cadre, Orly s'est doté depuis 2011 de treize conteneurs à textiles répartis en dix points de la commune (centre commercial de la Pierre au Prêtre, parking du centre commercial Orlydis...). Ces équipements ont permis

de détourner 48 180 tonnes en 2013, soit une augmentation de 65 % par rapport à 2012 (29 080 tonnes). Ce bilan atteste du vif intérêt que les orlysiens portent à ce dispositif,

- lutte contre le gaspillage alimentaire. Dans le cadre du PREDIF (Plan Régional de Réduction de Déchets d'Île-de-France), la Région a souhaité développer des actions de réduction de déchets au sein de l'habitat collectif. À cet effet, elle a lancé, durant l'été 2013, un appel à projets qui s'adressait tout particulièrement au binôme bailleurs/collectivités. L'appel à projet consistait en la mise en place d'actions de réduction de déchets (au moins trois), dans un quartier bien identifié. Le quartier des Navigateurs a été retenu en octobre 2013 pour être site pilote. Des journées d'animation et de sensibilisation sur le thème de la cuisine ont ainsi été organisées et d'autres sont prévues pour 2015, sur le thème de la réduction des déchets (bar à eau, achats responsable...),
- promotion de la consommation responsable,
- réduction des imprimés non sollicités. Le syndicat a financé pour la première fois en France une étude visant la réduction de la consommation de papiers de bureau et périphériques associés dans les administrations. Le centre administratif d'Orly (300 agents et élus) a bénéficié de cette mission qui a permis de faire un diagnostic de l'existant (quantité de papier et de périphériques consommée, habitudes d'impression du personnel...) puis de proposer un plan d'actions dont la mise en œuvre s'est faite en 2014,
- création d'une ressourcerie sur le territoire du RIVED. Elle vise à détourner certains déchets entrant en déchèteries ainsi que les déchets encombrants des ménages, collectés en porte à porte, vers la répartition et le emploi. Orly s'est positionné comme partenaire impliqué pour la réalisation de ce projet.

Ainsi, Orly se place comme une commune engagée dans la lutte contre la production excessive des déchets.

4.2 Un traitement des déchets orienté vers la valorisation énergétique

Sur la totalité des déchets collectés sur le territoire du RIVED, environ 85 % sont valorisés. Après leur collecte et selon leur nature, les déchets sont triés au centre de tri du RIVED à Rungis puis sont acheminés dans des filières de traitement spécifiques qui vont opérer leur valorisation :

- environ 65 % des déchets sont incinérés à l'Usine d'Incinération des Ordures Ménagères de Rungis (ordures ménagères, tout-venant incinérable, emballages et journaux déclassés du fait de leur non-conformité...). L'incinération de ces déchets permet une valorisation énergétique par une production d'électricité et de chaleur,
- les déchets recyclables (le verre, les emballages et les journaux, certains encombrants, les cartons et la ferraille de déchèterie) sont quant à eux triés par catégorie de matériaux sur le centre de tri du RIVED à Rungis puis acheminés vers une filière de valorisation par recyclage. Ce traitement est réalisé pour 10 % des déchets du territoire du RIVED,
- une valorisation organique des déchets végétaux est également opérée par broyage et compostage au niveau de la plateforme de Claye-Souilly. Cette technique est opérée pour environ 10 % des déchets,
- les déchets spécifiques tels que les déchets d'équipements électriques et électroniques, les déchets ménagers spéciaux et les déchets d'activités de soins à

risque infectieux sont traités par des repreneurs spécialisés et recyclés en conséquence,

- enfin, une part résiduelle des déchets (gravats, encombrants) est enfouie en centre technique.

Enjeux de la révision du PLU

- Maintenir la bonne performance de la gestion des déchets et les initiatives visant à la réduction des déchets à la source.
- Poursuivre les initiatives innovantes en matière de gestion des déchets (bornes enterrées, compostage...).

Partie 3

Justifications des choix retenus

PRÉAMBULE

1. Le contenu du rapport de présentation

Les articles R.151-1 à R.151-5 du Code de l'Urbanisme explicitent le contenu du rapport de présentation. En plus du diagnostic et de l'état initial de l'environnement (partie 1 du présent rapport de présentation), il comporte des justifications permettant de montrer :

- la cohérence entre les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),
- la traduction dans le zonage et le règlement des objectifs du PADD,
- la complémentarité du zonage et du règlement avec les OAP,
- les choix de délimitation des zones et secteurs retenus,
- l'intérêt de toute autre disposition pour laquelle une obligation de justification particulière est exigée.

Par ailleurs, le rapport de présentation identifie les indicateurs nécessaires à l'analyse des résultats de l'application du PLU et est complété par l'exposé des motifs des changements apportés.

2. La révision du PLU

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Orly a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 18 décembre 2007. Depuis, plusieurs modifications et mises en compatibilité ont été menées en 2010, 2011, 2012, 2013, 2015 et 2019.

Le contexte législatif a évolué depuis les années 2000 et impose désormais de prendre en compte de nouveaux enjeux liés à l'environnement, au développement durable et d'intégrer de nouveaux outils dans le PLU : loi portant Engagement National pour l'Environnement promulguée le 12 juillet 2010 (loi Grenelle II), ordonnance du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme, loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové promulguée le 26 mars 2014 (loi ALUR).

La commune a décidé de lancer la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) le 11 avril 2013 afin de poursuivre les politiques de développement actuelles qui ont pour objectif :

- d'affirmer, de construire et de traduire le temps 3 du projet urbain de la commune autour des quatre points :
 - la structuration d'une centralité urbaine autour du Fer à Cheval se développant le long des avenues des Martyrs de Châteaubriant et Marcel Cachin,
 - la poursuite du maillage du territoire autour des grands axes qui doivent trouver une nouvelle fonction urbaine,
 - l'intensification urbaine sur les secteurs de renouvellement urbain ou en friche où existent des possibilités foncières dans la continuité des grands secteurs de dynamisation urbaine actuels (Centre ancien, Calmette, Navigateurs, Pierre au Prêtre),
 - la maîtrise des grandes opérations d'urbanisme qui vont émerger aux extrémités de la commune (développement de l'aéroport et de Cœur d'Orly, requalification du SÉNIA, aménagement du Trou d'Enfer) portées par l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont dans le cadre de l'OIN, en partenariat avec la Ville d'Orly,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- promouvoir le développement durable et l'écoconstruction aux différentes échelles de la ville et des projets,
- poursuivre la mise en compatibilité avec les documents supra-communaux en cours de révision ou d'élaboration : SDRIF, Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, Programme Local de l'Habitat, Contrat de Développement Territorial du pôle Orly-Rungis...
- d'adapter les règles du PLU pour permettre la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti ou paysager de la commune.

1. RAPPEL DU SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT RETENU

1/ Justification du scénario retenu

Les documents d'urbanisme réglementent les conditions d'urbanisation. Ces dernières doivent être cohérentes avec les besoins en termes d'accueil de nouvelles populations, de construction de logements ou encore de développement économique et commercial. La méthodologie d'élaboration des scénarios est réalisée en trois étapes :

- étape 1 : quantification du point mort (également appelé seuil d'équilibre), c'est-à-dire du nombre de logements à construire pour maintenir la population,
- étape 2 : définition de plusieurs perspectives démographiques différentes,
- étape 3 : évaluation de l'impact du scénario de développement retenu sur la consommation de l'espace et les enjeux environnementaux.

2/ Calcul du point mort

Le point mort (également appelé seuil d'équilibre) est le nombre de logements à construire pour maintenir la population sur un territoire donné.

Le calcul du point mort a été réalisé sur la base d'hypothèses en termes d'évolution du taux de renouvellement urbain, de la taille des ménages, du pourcentage de logements vacants, et du pourcentage de résidences secondaires et de logements occasionnels, permettant une analyse plus fine des besoins en logements sur le territoire.

Ces hypothèses ont été définies à l'appui d'analyses sur les évolutions de ces phénomènes lors des vingt dernières années. Le tableau ci-dessous fait une synthèse des hypothèses de variation utilisées pour estimer le point mort prospectif d'Orly.

Les hypothèses présentées ci-dessus, permettent de calculer le point mort rétrospectif et prospectif de la commune.

	1999-2006	2006-2011	2011-2016
Renouvellement	144	651	1 040
Desserrement	-358	-126	465
Variation résidences secondaires et logements vacants	14	-91	-44
Point mort	-200	411	830
Point mort annuel	-29	69	119
Nombre de logements construits	574	726	1 323
Population supplémentaire	727	115	2 066
Population des ménages	21 197	21 312	23 378

Entre 1999 et 2011, 1 450 logements construits ont permis de maintenir la population sur la commune autour de 21 000, de répondre aux besoins du renouvellement du parc et à compenser la baisse de la taille des ménages. En revanche, entre 2011 et 2016, la production de 1 323 logements a permis d'augmenter la population de plus de 2 000 habitants.

3/ La définition de trois scénarios de développement

Le PLU est un document stratégique et prospectif. À ce titre, il doit créer les conditions d'un développement durable, cohérent et raisonné. La définition de trois scénarios réalistes est un élément important pour donner les clés du choix d'un scénario qui traduit leur ambition pour leur territoire.

3.1 Les scénarios proposés

Ces trois scénarios prennent en compte le calcul du point mort présenté ci-dessus et permettent de quantifier le besoin en constructions neuves.

- Scénario 1 : le point mort prospectif – Objectif : 23 378 habitants
Le scénario 1 retrace un objectif de maintien de la population à son niveau de 2016. Ce scénario est peu réaliste mais permet d'avoir une idée de la part des logements à produire uniquement pour maintenir le nombre d'habitants. Ainsi, il implique la construction de 119 logements par an pour atteindre son objectif (soit 1 190 logements sur dix ans). L'essentiel des besoins serait lié au renouvellement du parc.
- Scénario 2 : la réponse à l'objectif de production de logements du PLH – Objectif : 27 500 habitants en 2025
Ce scénario vise la construction de 1 500 logements entre 2019 et 2025 pour une moyenne annuelle de 250 logements, soit 2 500 d'ici 2030.
- Scénario 3 : la réponse à l'objectif de production de logements de la TOL – Objectif : 30 000 habitants en 2030
Le scénario 3 vise la construction de plus de 3 000 logements d'ici 2030 pour une moyenne annuelle de 300 logements sur cette période.

3.2 Compatibilité avec les objectifs du SDRIF

La carte de destination générale des orientations du SDRIF identifie une grande partie de l'enveloppe urbaine de la commune comme quartier à densifier à proximité d'une gare dans lequel le SDRIF fixe une augmentation de 15 % de la densité moyenne des espaces d'habitat.

La carte identifie également des espaces comme secteurs à fort potentiel de densification au nord de l'aéroport et en bord de Seine dans lesquels un objectif de densification accru dans les secteurs d'habitat est préconisé pour participer aux besoins locaux et satisfaire les besoins régionaux. Enfin, la commune comprend aussi des secteurs définis comme espace urbanisé à optimiser à l'ouest de son territoire, au sein desquels une augmentation minimale de 10 % de la densité moyenne des espaces d'habitat est recherchée.

Avec 9 140 logements en 2013 et 149,9 hectares d'espaces d'habitat d'après le MOS de 2012, la commune présente une densité moyenne des espaces d'habitat de 60,9 logements par hectare. Une augmentation entre 10 et 15 % reviendrait à obtenir en 2030 une densité comprise entre 66 et 70 logements par hectare, voire plus pour certains secteurs. Les différents scénarios permettent cette densité.

**Extrait de la Carte de destination générale des différentes parties du territoire
SDRIF 2030**



Source : SDRIF

D'après le scénario 1 établi, Orly disposerait d'environ 10 656 logements, sur une superficie totale des espaces d'habitat de l'ordre de 149,9 hectares (pas d'évolution des espaces d'habitat), soit une densité moyenne des espaces d'habitat de 71,1 logements/hectare.

D'après le scénario 2 établi, Orly disposerait d'environ 10 966 logements, sur une superficie totale des espaces d'habitat de l'ordre de 160 hectares (augmentation des espaces d'habitat de 10 hectares environ), soit une densité moyenne des espaces d'habitat de 68,5 logements/hectare.

D'après le scénario 3 établi, Orly disposerait d'environ 13 466 logements, sur une superficie totale des espaces d'habitat de l'ordre de 160 hectares (augmentation des espaces d'habitat de 10 hectares environ), soit une densité moyenne des espaces d'habitat de 77,9 logements/hectare.

Les scénarios 1 et 2 intègrent des objectifs essentiels pour les élus du territoire :

- la prise en compte des besoins de la population actuelle et future,
- la définition d'un développement démographique cohérent et adéquat aux objectifs des documents supra-communaux,
- le renforcement des dynamiques de constructibilité en lien avec les nouveaux projets structurants et concertés avec la population,
- le maintien des équipements et des services de proximité présents sur la commune,
- la prise en compte de la trame verte et bleue (cœurs d'îlots verts, corridors...).

**Synthèse comparative de l'évolution environnementale des scénarios
2019-2025**

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Rappel démographique	+ 0 habitants soit 23 378 habitants	+ 3 900 habitants soit 27 278 habitants	+ 4 680 habitants soit 28 058 habitants
Besoins en logements	+ 714 logements soit 10 180 logements	+ 1 500 logements soit 10 966 logements	+ 1 800 logements soit 11 266 logements
Transports et déplacements	+ 643 véhicules	+ 1 350 véhicules	+ 1 620 véhicules
Gestion de l'eau – AEP	+ 0 m ³ /an d'eau	+ 188 760 m ³ /an d'eau	+ 226 512 m ³ /an d'eau
Évaluation des besoins en énergie des nouvelles constructions	+ 2 632 MW/an	+ 3 276 MW/an	+ 3 276 MW/an
Déchets (ordures ménagères)	+ 0 T/an	+ 1 764 T/an	+ 2 117 T/an

Des impacts plus ou moins importants selon les scénarios

Besoins en logements	<ul style="list-style-type: none"> • Une artificialisation des espaces naturels entraînant potentiellement une diminution de la perméabilité des sols sur les secteurs concernés entraînant éventuellement des désordres de gestion des eaux pluviales. • Des impacts sur le paysage : en termes de vues, de morphologie urbaine. • Des besoins en matériaux pour bâtir les nouveaux logements. • Un projet de développement essentiellement prévu en renouvellement du tissu urbain existant, réduisant l'impact sur les sols naturels.
Transports et déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Une augmentation des flux de déplacements induisant : <ul style="list-style-type: none"> - de nouvelles nuisances sur les axes routiers, - une participation à la dégradation de la qualité de l'air et au réchauffement climatique. • Un risque de précarité énergétique de certains ménages.
Émissions de CO2	
Gestion de l'eau – AEP	<ul style="list-style-type: none"> • Une augmentation inévitable de la consommation d'eau potable liée au développement urbain, quel que soit le scénario retenu. • Une augmentation des eaux usées à absorber entraînant : <ul style="list-style-type: none"> - des pressions supplémentaires sur la ressource et les milieux associés... - une adaptation des équipements existants à la fois pour la production et adduction en eau potable et pour assurer le traitement des eaux usées
Évaluation des besoins en énergie des nouvelles constructions	<ul style="list-style-type: none"> • Des besoins supplémentaires pour les nouveaux logements à bâtir bien que la RBR 2020 devrait les limiter. • Une sollicitation du parc bâti existant potentiellement énergivore impliquant des consommations nouvelles importantes et une potentielle vulnérabilité énergétique des ménages. • Une part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale qui aura tendance à diminuer en l'absence de nouvelles actions et nouveaux projets.
Déchets (ordures ménagères)	<ul style="list-style-type: none"> • Des volumes supplémentaires à collecter et à traiter. • Peu de nuisances supplémentaires mais une collecte à organiser en conséquence.

Nombre de logements livrés depuis 2013

Année	Nombre
2013	117
2014	133
2015	3
2016	282
2017	426
Total	961

Source : Sitadel2

Le scénario 3 correspond à une évolution démographique soutenue portée par les documents supra communaux et répond pleinement aux projets de la Ville. Cette évolution de population est accompagnée par un projet de développement économique cohérent (développement de Cœur d'Orly, requalification du SÉNIA). Les prévisions de production de logement liée aux projets d'aménagement inscrits dans le PLU permettront toutefois une création de logement supérieure aux objectifs inscrits dans la TOL. En effet, la production de logement neuf devrait s'élever à plus de 5 315, auxquels il faut cependant retirer les 533 logements démolis dans le cadre du renouvellement urbain des quartiers Est. C'est donc 4 700 logements qui devraient être réalisés d'ici 2030. Compte-tenu d'un point mort estimé à 119 pour la période 2011-2016, sur les dix prochaines années la production de 1 190 logements permettra le maintien de la population orlysiennne autour de son niveau de 2016. La production de logements neufs permettant de loger de nouveaux orlysiens s'élèvera donc à 3 592.

Estimation de la production de logements sur la période 2020-2030

	Production 2020-2030	Démolition 2020-203	Production > 2030
NPRU phase 1 (ZAC Aurore)	671	533	
NPRU phase 2			142
ZAC Pierre au Prêtre	169		
ZAC Calmette	80		
Trou d'Enfer	450		
Chemin des Carrières	587		183
SÉNIA-Quinze Arpents	1 650		
SÉNIA-Constellation	650		
SÉNIA-Pont de Rungis	150		150
SÉNIA-Puis Dixme	400		
Vieil Orly	319		
Diffus	193		
Total	5 315	533	
Différence logements produits/démolis (A)	4 782		
Point mort (119 logements/an) (B)	1 190		
Nouveaux logements (A - B)	3 592 (soit 359 logements/an)		
Habitants supplémentaires estimés (2,6 personnes/logement)	9 339		

4/ La réponse aux besoins en logements

Le PLU traduit la volonté de la Ville de s'engager en faveur d'un développement économe en espaces naturels et d'une urbanisation de qualité, en accord avec le paysage orlyzien. Plusieurs leviers d'actions sont mobilisables pour répondre aux besoins en logement identifiés pour chacun des scénarios :

- le renouvellement urbain,
- les extensions urbaines.

3.1 Analyse de la réceptivité du territoire : un potentiel relativement contraint

Étant déjà quasi totalement urbanisé ou artificialisé, le territoire d'Orly est particulièrement contraint dans son évolution. Le développement du territoire, pour répondre aux besoins en logements et en équipements se fait au travers des projets de restructuration/rénovation, ainsi qu'au travers de l'évolution mesurée de son tissu urbain. La question de l'évolution des tissus se pose comme un outil en faveur de la redéfinition de la trame urbaine générale. En effet, initier une mutabilité des tissus existants permet de redonner une lisibilité à la structure de la commune et d'accompagner des logiques de développement cohérentes.

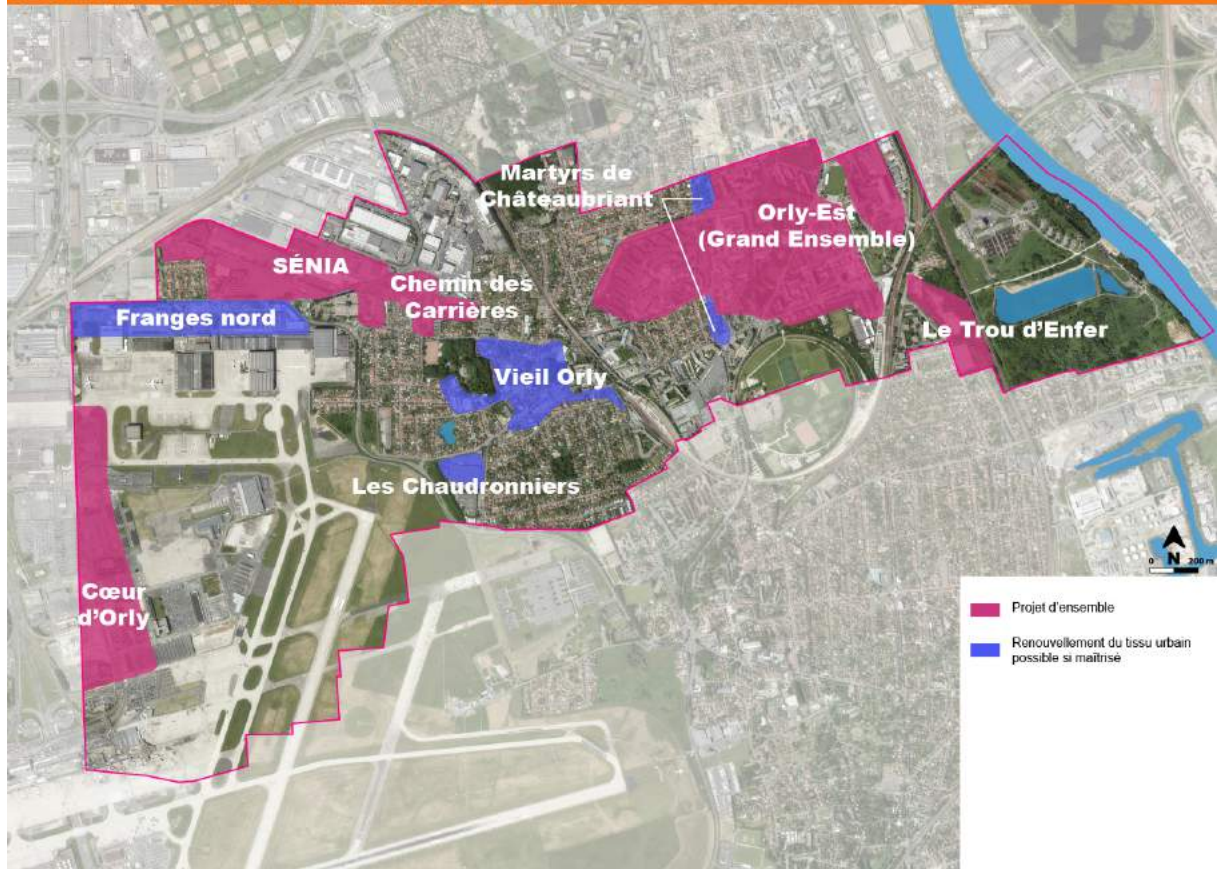
3.2 Des secteurs de renouvellement potentiel

La mutabilité du territoire est fonction également de projets urbains planifiés (ZAC) et d'opportunités au coup par coup dans le tissu urbain, notamment pavillonnaire.

La seule zone à urbaniser du présent PLU représente une surface de 8,5 hectares et est située dans le secteur du Trou d'Enfer identifié dans l'analyse de la réceptivité comme un terrain libre et comme un secteur de renouvellement potentiel. Ce site délaissé abrite de vastes espaces de friches liés à la construction des ouvrages d'art (voies ferrées et darse) qui se sont renaturés ces dernières décennies Cette zone correspond à un projet à vocation résidentielle et fait l'objet d'une OAP conjointement avec les Vœux et Le Bouvray.

Secteur	Type de mutation	Surface
Franges nord de l'aéroport	Projet d'ensemble	12,4 hectares
Cœur d'Orly	Projet d'ensemble	23,2 hectares
SÉNIA-Chemin des Carrières	Projet d'ensemble	26,7 hectares
Les Chaudronniers	Renouvellement du tissu urbain	2,8 hectares
Vieil Orly (OAP de secteur d'aménagement)	Renouvellement du tissu urbain	1,8 hectares
Martyrs de Châteaubriant	Renouvellement du tissu urbain	1,5 hectares
Orly-Est (NPRU)	Projet d'ensemble	60 hectares
Trou d'Enfer	Projet d'ensemble	8,5 hectares

SECTEURS DE RENOUVELLEMENT POTENTIEL



2. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR ÉTABLIR LE PADD

Les enjeux issus du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, ainsi que l'examen des différents scénarios de développement ont conduit la commune d'Orly à faire le choix d'une évolution ambitieuse et équilibrée. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) d'Orly est un projet de ville qui a pour ambition d'accompagner l'avenir de la commune pour marquer le temps 3 du projet urbain et garantir une ville ouverte, maillée et durable. Le PADD se décline en trois axes :

- dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait,
- programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres,
- embellir la ville pour révéler ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux.

1/ Axe 1 : Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait

1.1 Dynamiser les cœurs de ville

Le diagnostic met en lumière la diversité du tissu urbain et celle des activités et usages, qui induisent des enjeux différents selon la localisation des divers secteurs du territoire.

Dans le cadre des objectifs du SDRIF concernant la densification des espaces déjà urbanisés et le renforcement des centralités, le PADD prévoit de préserver et valoriser le secteur du Vieil Orly en impulsant l'ensemble des fonctions urbaines (résidentielle, commerciale, l'animation et les espaces publics) car il constitue un point de repère et un élément fédérateur à l'échelle de la commune.

Dans la dynamique actuelle du projet orlyzien, le secteur du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens se positionne aussi comme une des polarités de la commune grâce à sa concentration d'équipements, de services et les flux qu'elle génère. Ce secteur stratégique doit en effet s'affirmer comme une nouvelle centralité communale à travers l'amélioration de l'offre commerciale et sa diversité, la valorisation de l'offre culturelle et éducative et le renforcement de l'accessibilité et de la visibilité du secteur grâce à la future ligne de tramway T9.

Afin de renforcer sa qualité de nouvelle centralité, le PADD prévoit de déployer le secteur du Fer à Cheval le long d'axes structurants afin d'assurer une connexion avec les grands secteurs du territoire actuels et à venir

Cette structuration est envisagée à travers la constitution de véritables avenues urbaines : fronts bâtis plus homogènes, mixité de fonctions, traitement qualitatif et harmonieux des espaces publics.

1.2 Favoriser le renouvellement du tissu orlyzien

Le diagnostic identifie le tissu urbain communal comme disparate, mais dont le potentiel de développement, en particulier en renouvellement (dents creuses, terrains mutables), demeure élevé.

La commune d'Orly étant déjà engagée dans un projet de rénovation urbaine de ses grands ensembles depuis les années 1970-1980 et conformément aux objectifs du SDRIF relatifs à l'amélioration du parc de logement et l'accélération de la rénovation urbaine des grands ensembles, le PADD prévoit la réalisation de la deuxième phase du projet communal de rénovation urbaine en partenariat avec l'Agence Nationale de la Rénovation

Urbaine (ANRU) et les bailleurs sociaux afin de renouveler les quartiers Est d'Orly. Il s'agira aussi de renouveler et valoriser les entrées de ville.

Le diagnostic, qui évoque également les besoins des ménages franciliens face aux tensions du marché immobilier régional, met en avant le phénomène de densification du tissu pavillonnaire existant au coup par coup. Le PADD prévoit ainsi de maîtriser ces évolutions spontanées à travers une série de directives portant sur la préservation des cœurs d'îlots verts, l'insertion architecturale et urbaine de qualité, l'équilibre de l'offre de stationnement, et s'accordant ainsi avec les objectifs du SDRIF cités ci-dessus.

1.3 Mettre en œuvre les grands projets métropolitains, en respectant l'identité d'Orly

La commune d'Orly est un territoire de projet. Bénéficiant d'une morphologie en quartier, elle est ponctuée de zones d'activités d'envergure qui marquent des ruptures dans le paysage urbain. Certains de ces sites se trouvent néanmoins en inflexion et méritent une attention particulière afin d'être restructurés et mieux connectés au reste de la commune.

En cohérence avec les objectifs de développement du SDRIF concernant l'amélioration de l'équilibre entre habitat et emploi au sein des bassins de vie et les défis du PDUIF concernant le déploiement des transports en commun, le PADD identifie trois sites de projets majeurs qu'il s'agira de soutenir :

- Cœur d'Orly, qui se localise sur le site de l'aéroport Paris-Orly, deuxième aéroport français en termes d'emplois et de superficie. Porté par Aéroports de Paris, le projet vise à accompagner le développement de la plateforme aéroportuaire en accueillant une série d'activités au sein d'un quartier d'affaires qui seront utiles aux populations environnantes et contribueront à la croissance des emplois locaux,
- le renouvellement du site du SÉNIA qui, à l'instar de sa mono fonctionnalité actuelle, accueillera un quartier mixte comprenant de l'habitat, des commerces et services de proximité, des équipements publics, des espaces verts... Identifié comme territoire d'intérêt métropolitain au SDRIF et compris dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Orly Rungis Seine Amont, il devra engager un développement soutenu et équilibré en s'insérant dans le paysage actuel et en prenant appui sur la réalisation du pôle multimodal du Pont de Rungis (RER C, ligne 14...),
- l'aménagement des Vœux. Ce secteur comprend actuellement l'usine des eaux et constitue une enclave du territoire orlyzien puisqu'il en est séparé par les voies ferrées et est en frange des espaces urbanisés. Également identifié dans l'OIN Orly Rungis Seine Amont, l'aménagement des Vœux a pour but de valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'un parc écologique permettant l'accès facilité à la Seine, le maintien de l'usine Eau de Paris, et l'aménagement d'un nouveau quartier au Trou d'Enfer.

1.4 Faire de l'écologie urbaine un principe de développement urbain orlyzien

En cohérence avec les actions engagées à travers l'Agenda 21 de la Ville, le développement urbain d'Orly respectera un développement durable alliant ville écologique et conviviale. La prise en compte des enjeux environnementaux sera un des premiers critères de définition des projets.

Dans les secteurs déjà urbanisés, le PADD inscrit une exigence particulière pour le maintien et la création de nouveaux espaces verts. Ainsi les parcs et jardins de la ville (parc Georges Méliès, parc de l'Oiseau, parc des Saules, parc Jean Mermoz, le bois des

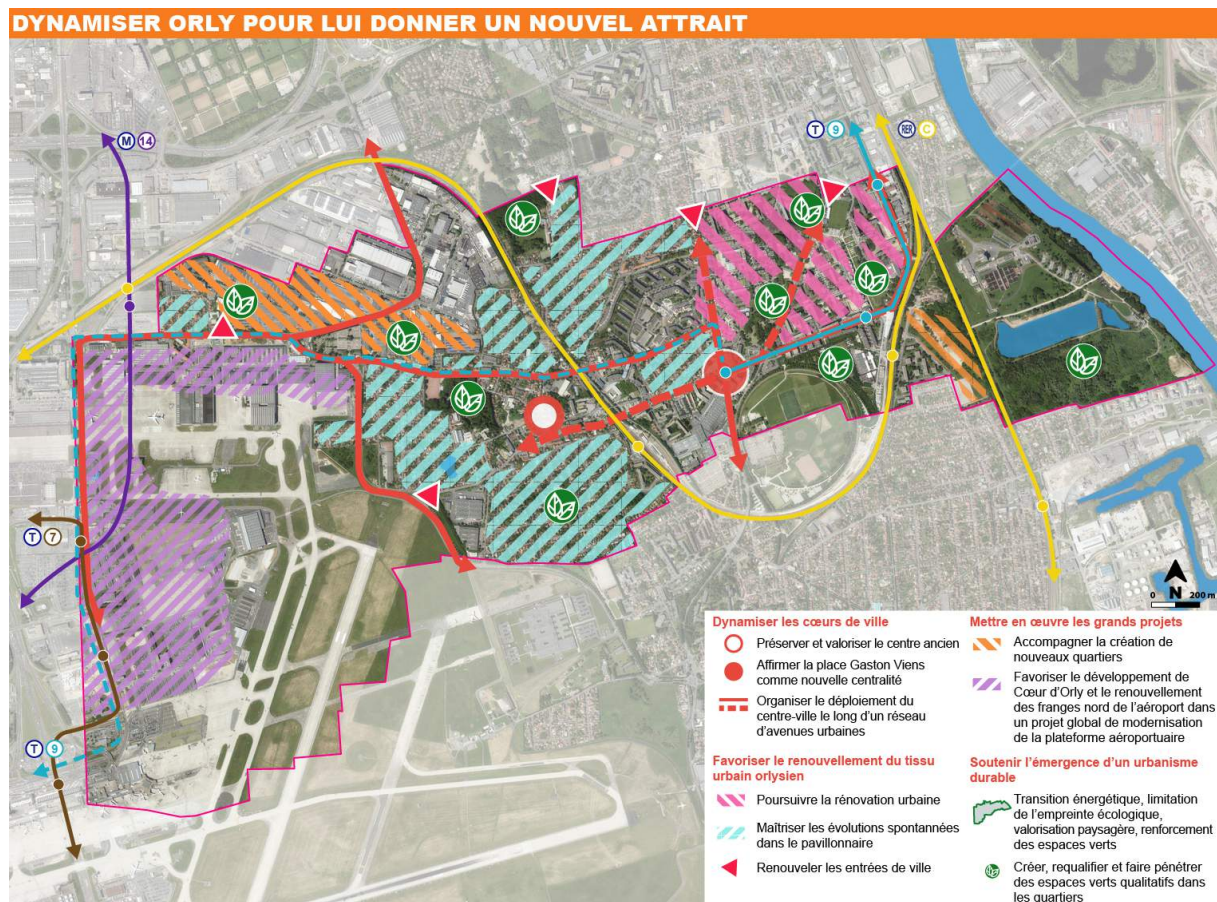
Roses) sont préservés ainsi que les autres éléments de nature relai pour la biodiversité tels que les alignements d'arbres et les talus situés le long des axes de transports.

Par ailleurs le PADD affiche la volonté de renforcer la trame verte et bleue communale en créant à travers les projets du territoire de nouveaux espaces verts, et de garantir le maintien de nombreux espaces non imperméabilisés.

La Ville souhaite s'inscrire ainsi dans une logique d'empreinte écologique restreinte malgré des ambitions et des projets de grande envergure. En effet, le PADD souligne l'importance de préserver l'environnement et les ressources naturelles. Ainsi, une attention est portée dans les projets de développement à limiter l'imperméabilisation des sols, à prévoir une gestion alternative des eaux pluviales et à favoriser les économies d'eau et optimiser la gestion de l'assainissement, et à poursuivre une bonne gestion des déchets. De plus, la Ville s'engage à travers le PADD à limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 1,3 % de la superficie totale de la commune.

Bien que de nombreux projets soient engagés sur la ville, une grande attention est portée à la recherche de compensation contre l'imperméabilisation des sols et la création de bâtiment économes en énergie.

En effet, plus globalement, le projet du territoire s'inscrit dans la démarche nationale pour la lutte contre le changement climatique en exigeant le soutien à la réhabilitation énergétique du bâti existant, l'optimisation des réseaux de chaleur, et l'intégration des objectifs énergétiques ambitieux.



2/ Axe 2 : Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres

2.1 Poursuivre la dynamique de croissance démographique et répondre aux besoins des ménages par la production d'une offre de logements satisfaisante en quantité comme en qualité

Le diagnostic fait état d'une croissance démographique depuis 2008. Présentant un solde naturel constant et un solde migratoire positif depuis 2008, la population présente un double phénomène de rajeunissement et de vieillissement. Faisant aussi face au desserrement des ménages qui tend à se stabiliser, la commune détient une forte proportion de jeunes ménages avec enfants et avec des revenus modestes, en particulier dans le parc de logements sociaux.

Dans ce contexte, le PADD prévoit de poursuivre la dynamique de la croissance démographique, notamment en renforçant l'attractivité du territoire. Cette orientation est à mettre en perspective avec l'axe 1 qui prévoit de redynamiser le territoire à travers une série de projets ayant pour vocation d'apporter habitats et emplois.

Dans cette optique de redynamisation, le PADD s'engage à participer à l'effort régional de production de logements et de répondre aux besoins des habitants, actuels et futurs, s'intégrant ainsi dans les objectifs du SDRIF sur ce sujet.

2.2 Faire des équipements publics le socle des politiques éducatives, de solidarité et de partage pour les habitants et usagers actuels et futurs

L'offre en équipement du territoire reste riche et diversifiée. Elle est selon le diagnostic, globalement adaptée aux besoins actuels et futurs des habitants.

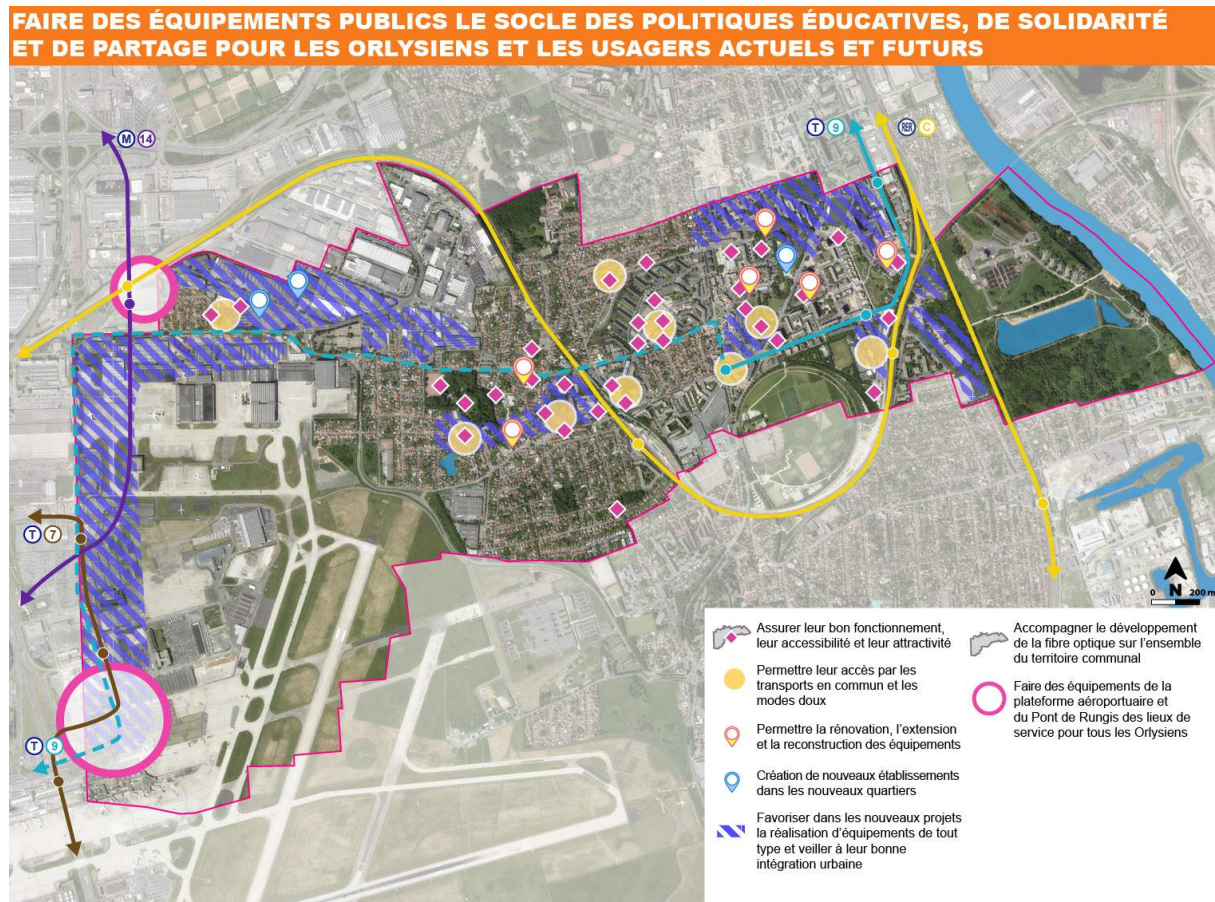
Dans l'optique d'un renforcement de l'attractivité de la commune et d'une croissance démographique à anticiper, le PADD vise dans un premier temps à optimiser les équipements existants, par exemple en assurant une meilleure connexion de certains sites comme celui du Fer à Cheval, permettant ainsi d'ouvrir ce type de secteur au reste du territoire.

Toutefois, la réalisation des grands projets urbains tels qu'au SÉNIA, au Trou d'Enfer ou à Cœur d'Orly aura un impact significatif sur les besoins en équipements à venir. En réponse aux objectifs du SDRIF voulant conforter à l'échelle des bassins de vie l'armature des polarités d'équipements et de services, valoriser les équipements attractifs et par anticipation des besoins à venir, le PADD prévoit :

- d'assurer les besoins scolaires identifiés. L'offre actuellement suffisante est pourtant à sa capacité maximum d'accueil, notamment au niveau maternelle,
- de favoriser la réalisation d'équipements divers dans les nouveaux projets tout en veillant à la qualité de leur insertion urbaine,
- d'accompagner le déploiement de la fibre optique qui s'avère nécessaire pour le développement des projets urbains à venir et des entreprises désireuses de s'installer à Orly. Cette orientation répond aussi précisément aux objectifs du SDRIF concernant le développement de la ville numérique.

Par ailleurs, voyant la nécessité de véritablement relier ce type de projet au reste du territoire communal, le PADD s'engage à faire des équipements de la plateforme

aéroportuaire et du quartier du Pont de Rungis en particulier des lieux stratégiques de services ouverts à l'ensemble de la population orlysiennne.



2.3 Maintenir la vitalité économique de la commune et permettre aux Orlysiens d'accéder à l'emploi

Le diagnostic a permis de mettre en évidence une offre économique conséquente avec un taux d'emploi de 2,6 et portée en partie par des zones d'activités économiques d'importance, notamment celle de la plateforme aéroportuaire et le site du SÉNIA. Pourtant, les données indiquent que le marché de l'emploi est en perte de vitesse, montrant une baisse récente du nombre d'emplois et imposant la restructuration et le repositionnement économique des zones d'activités (SÉNIA, Cosmonautes, franges nord de l'aéroport, l'usine d'Eau de Paris).

Le SDRIF identifie le territoire orlysienn dans le cône sud de l'innovation avec un pôle d'excellence à renforcer. Conformément aux objectifs de structuration et de renforcement des polarités économiques et de l'équilibre habitat/emploi, le PADD s'engage à conforter les activités existantes tout en permettant leurs évolutions, voire leurs mutations, et améliorer l'image des secteurs d'activités sur le territoire.

Ceci s'accompagne d'une volonté d'encourager l'accueil de nouvelles activités, notamment en lien avec les secteurs innovants déjà présents à Orly afin de répondre à l'exigence de création de 3 000 emplois par an selon l'objectif du Contrat de Développement Territorial du Grand Orly.

Outre le développement des grands secteurs de projets et des grandes zones d'activités économiques, le PADD prévoit aussi de maîtriser le développement de petites activités

dans le tissu mixte de la ville, notamment artisanales, pour garantir une bonne cohabitation avec les secteurs résidentiels.

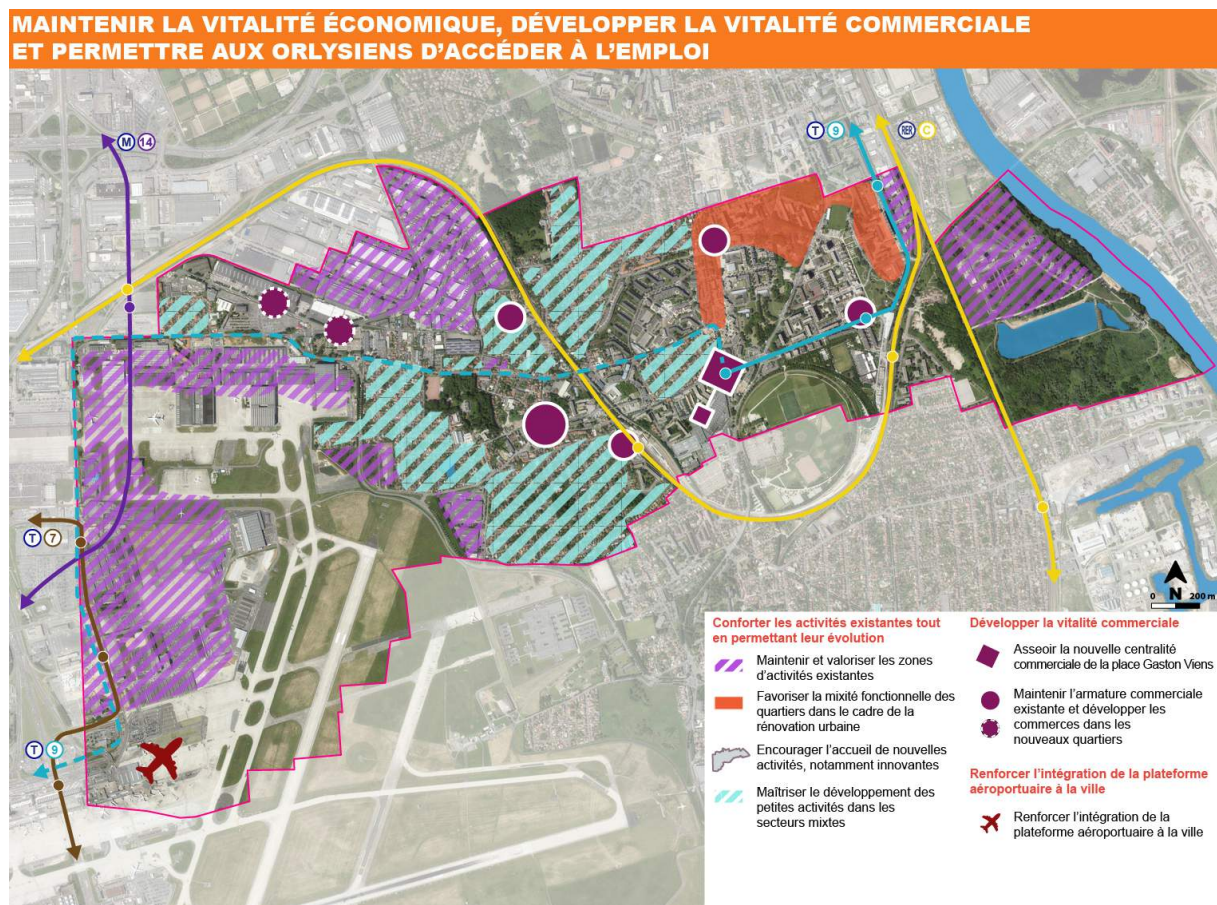
Cette stratégie de redynamisation va de pair avec le développement des secteurs de projets qui viendront stimuler l'économie productive et présenteielle communale pour contrebalancer les effets de l'inflexion de certains secteurs.

De plus, dans l'optique du SDRIF voulant établir un système de transport porteur d'attractivité, le développement économique communal devra être, selon le PADD, complété par une amélioration des accès aux grands pôles d'emplois pour les Orlysiens, en favorisant l'usage des transports en commun (notamment le prolongement du tramway T9) et des modes doux.

Par ailleurs, la desserte des pôles stratégiques orlysiens par les futures lignes de transports envisagées dans le cadre du Grand Paris Express, mais aussi de la ligne LGV, permettra une meilleure intégration des sites en projet avec les quartiers existants et une connexion renforcée au territoire métropolitain.

2.4 Développer la vitalité commerciale de la commune, notamment dans les centres urbains

L'offre commerciale d'Orly est organisée en plusieurs polarités réparties à travers la commune, mais principalement concentrée dans sa partie Est. Les constats du diagnostic révèlent différentes dynamiques que le PADD prévoit d'équilibrer.



Dans le cadre des objectifs de renforcement des centralités par le SDRIF, le PADD met en avant la nécessité de maintenir l'armature commerciale existante qui constitue un élément essentiel de la vitalité d'un quartier. Plus particulièrement, le PADD prévoit de

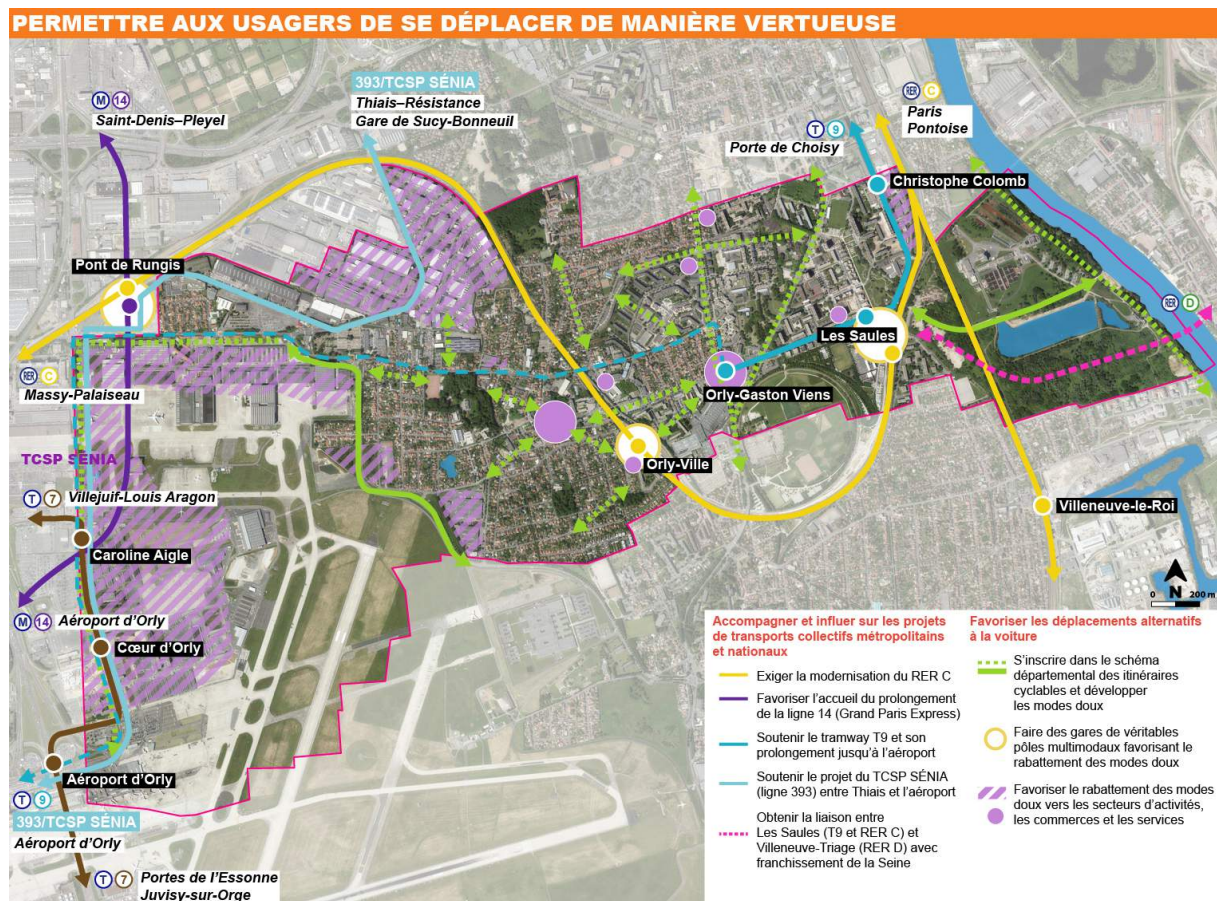
conforter et redynamiser l'offre commerciale du centre ancien, action complémentaire à sa préservation et sa valorisation qui constitue une des orientations de l'axe 1. De plus, les pôles de proximité devront être maintenus pour compléter l'offre existante et assurer sa diffusion.

Le Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens devra, quant à lui, voir son offre valorisée et requalifiée pour compléter la redynamisation des cœurs de ville et asseoir le secteur en tant que nouvelle centralité grâce à un pôle commercial majeur et de qualité.

Par ailleurs, le PADD s'engage à développer les commerces dans le cadre des projets orlysiens (SÉNIA) afin de garantir d'une part la mixité de leurs fonctions proposée et d'autre part d'insérer ces secteurs au reste du tissu orlyzien.

2.5 Permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers

Le diagnostic met en lumière une majorité d'actifs qui utilise la voiture pour se rendre au lieu de travail, phénomène auquel le réseau de transport en commun ne pallie pas à cause de sa faible complémentarité et des ruptures qu'il présente. Cependant, même si certains quartiers ne sont pas desservis par les transports en commun, sa performance sera prochainement renforcée par les projets d'envergure cités.



S'inscrivant en cohérence avec les objectifs et orientations du SDRIF concernant l'optimisation du réseau de transport et la structuration des bassins de déplacement moins dépendants de la voiture, le PADD s'engage à accompagner et influencer sur les projets de transports collectifs d'envergure métropolitaine et nationale (gare TGV, lignes

du Grand Paris Express, TCSP SÉNIA, tramway T9 et son prolongement...) afin d'ancrer les besoins futurs du territoire communal dans la dynamique métropolitaine.

L'optimisation de ce réseau de transport sera complétée par une meilleure connexion entre les quartiers en atténuant les coupures urbaines dans le paysage orlyzien. Pour ce faire, le développement des liaisons douces communales, entre autre par la reconquête des bords de la Seine et le traitement des transitions urbaines, sera privilégié, répondant ainsi aux préconisations du SDRIF concernant le renforcement des liens urbanisme-transport.

Par ailleurs, le PADD prévoit de valoriser les axes structurants, actuels et futurs afin de permettre une meilleure lisibilité du territoire et encourager son attractivité, en lien avec l'objectif 1 de l'axe 2, ce qui répond aussi aux objectifs d'amélioration de l'accessibilité des territoires prônés par le SDRIF.

Enfin, le PADD inscrit dans ses orientations de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture en incitant le développement de nouvelles pratiques diversifiées tels que les déplacements piétons et cyclables, et le covoiturage, venant apporter un complément aux orientations préconisées dans cet objectif et répondre aux objectifs du SRIF concernant les incitations au report modal de la voiture particulière.

3/ Axe 3 : Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux

3.1 Mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine

Malgré une situation en pleine métropole parisienne, la ville d'Orly présente des richesses paysagères et un patrimoine naturel d'exception par sa situation en bord de Seine.

La volonté de la Ville est de préserver au maximum les espaces paysagers des quartiers Est, à proximité de la Seine et de permettre leur protection et leur mise en valeur. Le PADD soutient par ailleurs en ce sens la réhabilitation des berges de Seine.

3.2 Asseoir l'accès et la présence de la nature en ville

En lien avec la volonté d'affirmer une trame verte et bleue structurante, et en cohérence avec les réservoirs et corridors écologiques affichés par le SDRIF et le SRCE, la Ville affirme à travers le PADD la volonté de préserver les principaux espaces de nature du territoire (parcs et jardins publics et privés). Les liens entre ces différents espaces de natures sont préservés à travers notamment la protection d'espaces de nature relai tels que les alignements d'arbres.

Les projets du territoire doivent permettre de renforcer cette trame verte et bleue, en créant des nouveaux espaces verts et encourageant la végétalisation des constructions.

Dans ce contexte particulièrement urbain, maintenir des objectifs forts de préservation de la nature en ville est un enjeu important soutenu à travers le PADD, permettant de maintenir des espaces de respiration, jouant un rôle pour la biodiversité, la gestion des risques naturels et la qualité de vie pour les habitants.

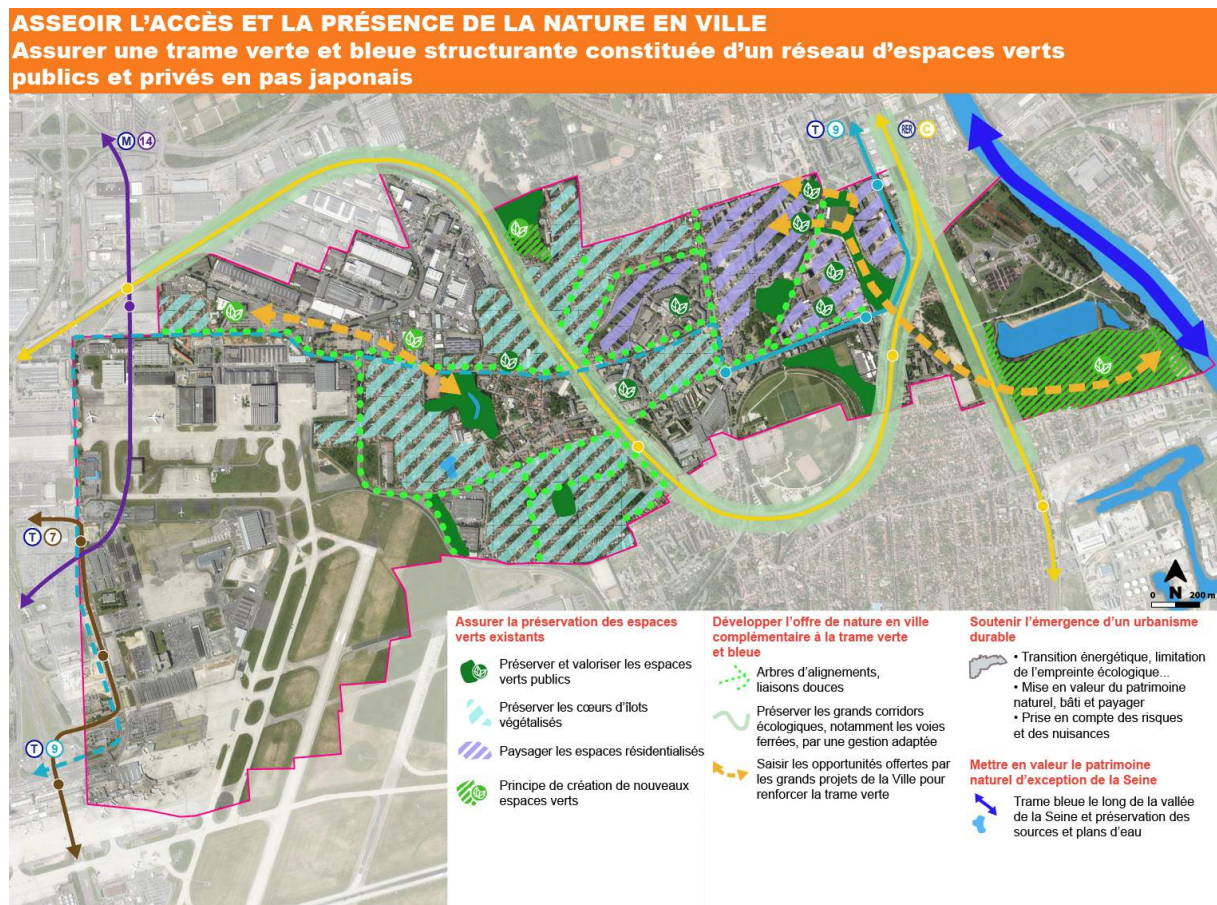
Le PADD affirme l'intérêt de développer au sein des espaces urbanisés des éléments supports de biodiversité : espaces de pleine terre, alignements d'arbres, principes de respect écologique à assurer dans les espaces verts, végétalisation des liaisons douces, et notamment en développant les initiatives de types jardins familiaux et jardins partagés.

3.3 Faire rayonner le patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne

Le projet de PLU est également l'occasion de mettre en valeur l'image de la ville et de valoriser les éléments de paysage marquant. Ainsi, la Ville affirme cet enjeu, en encourageant les ouvertures sur la vallée de la Seine par la préservation des vues et l'amélioration de l'accessibilité, et en tenant compte du relief de la ville dans les projets. La mise en valeur de l'ensemble du patrimoine bâti remarquable de la ville sera également un enjeu important pour le développement communal. Par ailleurs, le PADD inscrit l'importance de travailler sur l'unité du territoire et la recherche de cohérence et de continuité entre les différents quartiers de la ville. Il s'agira à la fois de renforcer les centralités existantes et de travailler sur les entrées de ville, et par ailleurs de mener un traitement particulier sur les principaux axes de la ville pour favoriser une harmonie des quartiers.

3.4 Maîtriser l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé

Enfin, la Ville, à travers le PADD, affirme l'importance dans la gestion du développement du territoire d'intégrer les risques et nuisances. Concernée par des risques naturels principalement liés aux risques inondations par débordement de la Seine, la réglementation du PPRI sera respectée. Par ailleurs l'ensemble des nuisances, sonores ou liées aux transports et aux activités économiques présentes devront être intégrées dans la définition des projets urbains. Au-delà de l'ambition de préserver les habitants, le PADD recherche une réduction autant que possible de ces nuisances à travers les projets du territoire.

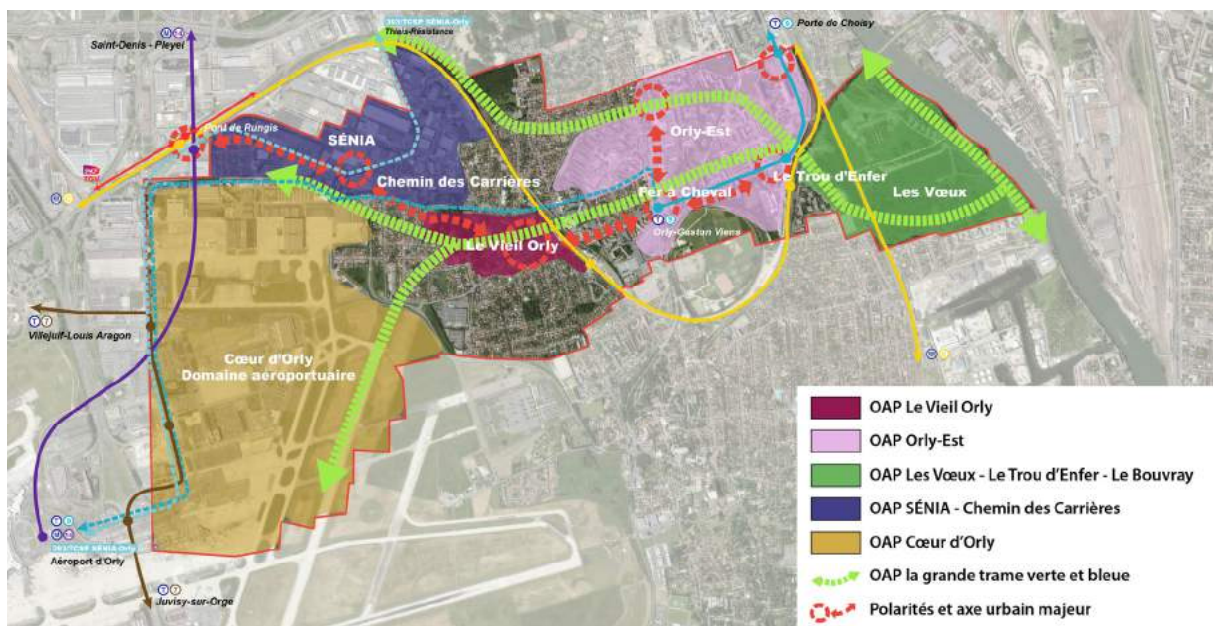


3. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR ÉTABLIR LES OAP

Régies par les articles L.151-6, L.151-7, R.151-6, R.151-7 et R.151-8 du Code de l'Urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent être cohérentes avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et constituent l'un des instruments permettant sa mise en œuvre. Elles comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles peuvent :

- définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification 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,
- comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants,
- 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 la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36 du Code de l'Urbanisme.

Six OAP sectorielles ont été élaborées dans le cadre du PLU : le Vieil Orly, Orly-Est, Les Vœux, SÉNIA et Chemin des Carrières, Cœur d'Orly et la grande trame verte et bleue. À cela s'ajoute quatre OAP de secteur d'aménagement dans le Vieil Orly.



Les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme. Les opérations de construction et d'aménagement réalisées dans ces secteurs devront être compatibles avec leurs principes.

1/ Le Vieil Orly

1.1 Périmètres et enjeux

Le secteur de l'OAP du Vieil Orly correspond au Centre ancien, cœur historique de la ville, entre le domaine aéroportuaire à l'Ouest et le Grand Ensemble à l'Est et dont il est séparé par la voie ferrée. Le but de cette OAP est de restaurer l'attractivité du Vieil Orly en préservant ses qualités architecturale, urbaine et paysagère pour conforter son rôle de centralité et le connecter au Fer à Cheval.

1.2 Principes d'aménagement

⇒ *Principes relatifs à l'environnement et au paysage*

Bien qu'il s'agisse de répondre aux objectifs de production de logements et de réhabilitation du Centre ancien d'Orly, la préservation des éléments paysagers et de l'environnement participe à l'attractivité du site.

C'est pourquoi les aménagements prévus à travers le projet global sur le secteur du Vieil Orly prennent en compte un certain nombre de principes pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine paysager et environnemental.

Ainsi l'orientation d'aménagement inscrit des objectifs qualitatifs en termes d'insertion des bâtiments et de qualité architecturale à travers la préservation des vues vers l'église, la valorisation du patrimoine du centre historique (l'église, l'école du Centre, la bibliothèque et la fontaine Wallace) en s'appuyant notamment sur les ruelles, le traitement qualitatif de l'architecture des futures constructions ou réhabilitations (matériaux, gabarits...) de manière à contribuer à la préservation du paysage historique.

De manière globale, les aménagements tendent vers la préservation d'une ambiance paysagère de village qui caractérise le Centre ancien, en veillant notamment à la bonne intégration des nouveaux bâtiments dans le quartier historique.

Pour la préservation de la biodiversité, l'orientation d'aménagement met en avant, en particulier, l'importance du maintien du corridor le long de la voie ferrée, ainsi que la préservation des jardins sur les secteurs pavillonnaires à proximité. Il s'agit également de préserver les espaces verts déjà existants, et notamment le parc George Méliès, le square du Parc de la Cloche, ainsi que l'étang du Trou à Glaise.

⇒ *Principes relatifs au développement urbain*

Pour revitaliser le Vieil Orly, l'OAP prévoit la création de nouveaux logements avec une diversification de l'offre, par des opérations intégrées respectant la volumétrie et l'implantation du tissu urbain.

Elle prévoit une densité modérée, afin d'éviter la congestion du Centre ancien et de maintenir son ambiance.

La revitalisation du quartier passera par une offre commerciale renouvelée qui devra se faire de manière privilégiée sur la place du Marché, la rue du Commerce et enfin la rue du 11 novembre 1918 pour établir une continuité avec la gare.

⇒ **Principes relatifs aux déplacements**

Le but de l'OAP est de mieux connecter le Vieil Orly au reste de la ville, ce qui passera par le fait d'accompagner les flux depuis la gare RER vers le Centre ancien par un espace public accueillant et la mise en valeur des commerces.

L'OAP prévoit que la circulation et le stationnement soient améliorés en créant les conditions d'une offre de stationnement au plus proche des commerces, dans le cadre d'une requalification de l'espace public.

2/ Orly-Est (Pierre au Prêtre • Les Saules • Fer à Cheval)

2.1 Périmètres et enjeux

Les quartiers Est sont situés dans la boucle du RER C, et comprennent les quartiers de l'ancien Grand Ensemble et du Fer à Cheval. Ce secteur concentre plus de la moitié de la population orlysiennne. Les constructions des quartiers Est sont composées de résidences hautes. Les opérations de renouvellement ont profondément changé ce tissu urbain.

2.2 Principes d'aménagement

⇒ **Principes relatifs à l'environnement et au paysage**

La requalification de ce secteur doit être l'occasion de renforcer la qualité paysagère, et notamment des espaces publics, de manière à participer à l'attractivité du secteur.

Ainsi, le projet de ville vise à travers les aménagements, la préservation des cœurs d'îlot végétalisés et l'aménagement des espaces verts publics.

Il s'agira également de faire pénétrer la grande trame verte du plateau à la Seine, par une connexion aux parcs du Grand Godet, des Saules et Jean Mermoz.

Le projet sera par ailleurs l'occasion de requalifier le parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin).

L'objectif est de coupler la dynamique de requalification à la constitution d'un réseau d'espaces verts en pas japonais dans la continuité des quartiers environnants afin de faire pénétrer la trame verte.

Enfin, dans le cadre de la gestion des risques, l'OAP inscrit la volonté de limiter l'imperméabilisation des sols et prévoir des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère, afin de limiter notamment les risques de ruissellement.

⇒ **Principes relatifs au développement urbain**

Le Fer à Cheval est un secteur charnière entre le Vieil Orly et les quartiers Est. Il faut le réaffirmer comme une centralité de la commune en lien avec le Vieil Orly, notamment par les moyens suivants :

- développer un espace public qualitatif permettant de gommer l'impression de carrefour routier,
- valoriser et diversifier l'offre commerciale de la place Gaston Viens,
- créer un nouveau front urbain sur l'avenue des Martyrs de Châteaubriant comprenant la reconstitution d'un linéaire commercial en rez-de-chaussée.

En lien avec cette centralité du Fer à Cheval, c'est tout Orly-Est qui fait l'objet dans l'OAP d'un projet de restructuration urbaine, dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine :

- offrir un nouveau cadre de vie aux habitants ;
- faciliter l'amélioration des constructions existantes par des surélévations ponctuelles,
- renouveler l'offre d'habitat,
- améliorer considérablement l'offre d'équipements publics et de services.

⇒ **Principes relatifs aux déplacements**

Les quartiers d'Est Orly sont aujourd'hui majoritairement accessibles par le réseau routier. Desservis par la gare des Saules (RER C), ces quartiers vont voir leur accessibilité renforcée par l'arrivée du tramway T9. Il s'agit donc dans l'OAP d'accompagner l'arrivée de ce nouveau mode de transport.

L'OAP prévoit également l'ouverture des quartiers en y introduisant une nouvelle trame publique, créant des îlots plus petits, de nouvelles entités résidentielles clarifiant la répartition et la gestion des espaces publics et privés.

L'amélioration du maillage du Grand Ensemble passe notamment par la requalification des avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant, la création de nouvelles voies secondaires ou le prolongement de voies existantes, et la création de venelles et d'allées piétonnes nouvelles.

3/ Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

3.1 Périmètres et enjeux

Le secteur des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray est situé entre les quartiers d'Orly-Est qui font l'objet depuis plusieurs années d'une importante opération de rénovation urbaine et la Seine. Le site est proche de deux stations du RER C (Les Saules et Villeneuve-le-Roi) et du futur tramway T9, alors que la gare de Villeneuve-Triage (RER D) ne se trouve que de l'autre côté de la Seine. Les Vœux sont pourtant séparés des autres quartiers et du centre de la ville par les voies ferrées de la Grande Ceinture et du réseau ferré de la gare d'Austerlitz. C'est un site stratégique pour sa qualité paysagère et environnementale en bord de Seine, et sa proximité avec les stations du RER C et du tramway T9.

L'OAP s'inscrit en cohérence avec le PADD dont une des orientations vise l'aménagement des Vœux en répondant à l'ambition de tourner Orly vers la Seine.

3.2 Principes d'aménagement

⇒ **Principes relatifs à l'environnement et au paysage**

L'OAP sur ce secteur permet d'affirmer la préservation de plus de 11 hectares d'espaces verts au Manche de Houe, au sud de la darse, l'aménagement d'un grand parc écologique à vocation métropolitaine de 11,4 hectares au Vœux.

En effet, en lien avec les objectifs inscrits au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, le site des Vœux est préservé de l'urbanisation afin de maintenir un espace de respiration et de loisir pour la ville. La darse et le secteur du Manche de Houe seront réservés à la préservation de la biodiversité. Alors que la partie des Vœux située en limite de Villeneuve-le-Roi sera aménagée en espace de loisirs respectueux des milieux naturels.

Contraint par ailleurs pas le PPRI sur une large partie du site au sud de la darse, il s'agit de limiter l'imperméabilisation des sols et prévoir des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère sur l'ensemble du secteur.

⇒ **Principes relatifs au développement urbain**

Le secteur ayant une forte valeur écologique, le développement urbain devra être limité. L'OAP prévoit de développer au Trou d'Enfer, à proximité du site de maintenance et de remisage du tramway T9, une offre à dominante résidentielle qui bénéficiera de la proximité avec les gares des Saules du RER C et du tramway T9. Ce nouveau quartier sera connecté aux autres quartiers d'Orly mais aussi à la Seine. Son aménagement devra tenir compte des nuisances liées à la voie ferrée,

L'OAP prévoit le maintien de l'usine Eau de Paris.

Elle prévoit également la résilience face au risque d'inondation en imaginant des solutions de desserte du secteur en cas de crue et en permettant la libre circulation des eaux.

⇒ **Principes relatifs aux déplacements**

Constituant actuellement une entrée de ville ferroviaire, le site des Vœux doit faire l'objet d'une attention particulière sur le traitement des déplacements urbains, d'autant plus qu'il accueillera bientôt de nouveaux transports en commun à proximité (T9).

En accord avec les orientations du PADD voulant permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers (axe 2, objectif 5) et en mettant en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine (axe 3, objectif 1), l'OAP prévoit de :

- connecter le secteur au reste de la ville et au-delà en sécurisant tous les types de circulation qui viendront fluidifier les flux, en réaménageant le secteur de la gare des Saules pour un accès direct vers le site et la Seine et en encourageant la pratique des transports en commun par des accès facilités, notamment au tramway T9,
- mailler le site en interne en prévoyant des voiries dédiées à tous les modes de transports et en encourageant les déplacements alternatifs à la voiture particulière en valorisant le chemin de halage en tant que liaison douce,
- réaliser un franchissement de la Seine par une passerelle réservée aux modes doux et éventuellement à un mode de transport en commun, pour relier Orly à Villeneuve-Saint-Georges.

4/ SÉNIA • Chemin des Carrières

4.1 Périmètres et enjeux

Le site se localise à la limite nord de la commune, bordé par les voies ferrées au nord, la zone aéroportuaire au sud-ouest et des quartiers d'habitation au sud.

La particularité du site se trouve dans la multiplicité de ces fonctions qui se distinguent en trois entités géographiques :

- le SÉNIA, vaste zone d'activités qui est historiquement liée au marché de Rungis et peine aujourd'hui à se redynamiser,
- la cité-jardin qui marque une rupture dans le paysage industriel du SÉNIA mais confère à Orly une identité patrimoniale,

- le Chemin des Carrières comprenant habitat et activités économiques entre le Centre ancien et le SÉNIA.

Le site se compose d'un tissu presque exclusivement routier avec une faible desserte en transports en commun. Sa qualité urbaine demeure plutôt dégradée, présentant de nombreuses friches urbaines provenant du déclin partiel des activités, qui nuisent à l'image de la zone.

Le secteur du SÉNIA et ses abords présente donc un fort potentiel foncier, grâce à ses possibilités de mutation, d'autant plus qu'il verra son attractivité augmenter avec l'arrivée prochaine de transports en commun structurants (ligne de métro 14, TCSP SÉNIA...).

Situé entre le Centre ancien et le SÉNIA, le site du Chemin des Carrières est un secteur mixte d'activités et d'habitat qui présente un déclin partiel des activités, générant des opportunités foncières à saisir. Il se trouve actuellement dans la zone C du PEB de l'aéroport de Paris-Orly, ce qui implique une délimitation des secteurs de renouvellement au préalable.

Ce secteur d'entrée de ville peu qualitatif en termes d'espaces publics est presque exclusivement desservi par le réseau routier, les transports en commun demeurant très faibles malgré la présence de la station Pont de Rungis et des lignes de bus.

Malgré les potentielles nuisances sonores induites par les activités présentes et les infrastructures environnantes, ce site détient une position stratégique de premier plan dans la mesure où il constitue le lien entre le cœur de ville et un projet métropolitain, en plus d'être à proximité des futurs aménagements du Grand Paris Express.

4.2 Principes d'aménagement

⇒ Principes relatifs à l'environnement et au paysage

L'OAP vise à inscrire le site de projet dans un aménagement global respectueux de l'environnement et venant s'intégrer à l'environnement bâti.

Conformément aux orientations affichées dans le PADD, il notamment de permettre de :

- connecter le centre-ville à la nouvelle gare du Grand Paris Express de Pont de Rungis
- interagir avec la trame verte et bleue de la ville en optimisant l'espace de manière à créer des espaces verts mutualisés, diversifiés afin d'optimiser leur intérêt écologique et leur rôle liant dans la trame écologique en pas japonais (en particulier sur Quinze Arpents et Chemin des Carrières),
- encourager la végétalisation des constructions et préserver les jardins.

L'objectif est par ailleurs de tendre vers une réduction de l'imperméabilisation des sols déjà très présente et de prévoir des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère.

⇒ Principes relatifs au développement urbain

En accord avec l'orientation du PADD visant à maintenir la vitalité économique de la commune et permettre aux Orlysiens d'accéder à l'emploi, l'OAP vise à maintenir les activités économiques du secteur nord en agissant parallèlement sur la réhabilitation des espaces dégradés. Ceci permettra de maintenir le bassin d'emploi déjà présent et de participer à la création de 3 000 emplois par an prévu dans le Contrat de Plan État-Région.

Le secteur mixte des Quinze Arpents sera un espace préférentiel de mutation dont la diversité des fonctions devra être organisée afin de minimiser les problèmes de

cohabitation entre habitat et activités. Les opérations à dominante résidentielle et mixte seront privilégiées sur cette partie, en ciblant notamment la reconversion des sites d'activités les plus génératrices de nuisance. La cité-jardin, quant à elle, sera préservée et bénéficiera d'une amélioration de sa qualité architecturale bâti.

Enfin, l'OAP tient compte de la diversité des fonctions urbaines du secteur en ayant pour but d'assurer des transitions douces entre les formes urbaines (hauteurs dégressives, cohérence des typologies architecturales...).

De cette manière l'OAP répond aux objectifs du PADD visant à :

- mettre en œuvre les grands projets métropolitains en respectant l'identité d'Orly (axe 1, objectif 3),
- poursuivre la dynamique de croissance démographique et répondre aux besoins des ménages par la production d'une offre de logements satisfaisante en quantité comme en qualité (axe 2, objectif 1).

L'OAP vise aussi à la mutation du site du Chemin des Carrières en assurant un équilibre entre les fonctions du quartier en réponse à l'objectif 3 de l'axe 3 du PADD relatif à la maîtrise de l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé. Dans cette optique, l'OAP prévoit de :

- aménager en priorité les zones occupées par des activités générant des nuisances sonores importantes, pour y construire du logement,
- maintenir les activités économiques des zones qui ne sont pas déterminées comme secteurs mutables en assurant une bonne cohabitation avec les autres fonctions urbaines, également dans un souci de préservation de la vitalité économique (axe 2, objectif 3),
- conserver les zones d'habitat pavillonnaire existantes,
- porter une attention particulière aux marges du périmètre de l'OAP toujours dans l'optique que l'axe 3, objectif 3 du PADD.

⇒ **Principes relatifs aux déplacements**

Conformément aux orientations du PADD pour permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers (axe 2, objectif 5), l'OAP prévoit :

- l'encouragement de la pratique des transports en commun et les pratiques alternatives à la voiture,
- le renforcement des liaisons entre l'est et l'ouest de la commune,
- le développement des accès (modes doux essentiellement) vers la gare de Pont de Rungis depuis la cité-jardin pour proposer aux habitants actuels et futurs du site un trajet plus direct.

L'OAP répond aussi dans ce cadre au maintien de la vitalité économique et à l'accès à l'emploi pour les Orlysiens (axe 2, objectif 3) en offrant un accès en transports à ce pôle d'emplois.

5/ Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

5.1 Périmètres et enjeux

Le secteur du Cœur d'Orly se situe dans la plateforme aéroportuaire, site fermé qui reste peu perméable au reste de la ville au regard de ses fonctions et en termes de transition paysagère. Ce site de rayonnement international constitue une entrée de ville stratégique qui génère néanmoins une grande quantité de flux et présente une desserte surtout routière.

Dans le cadre de la transformation des aéroports en pôles d'attractivité selon le SDRIF, le site de Cœur d'Orly dispose d'opportunités foncières remarquables qui seront bonifiées grâce au développement des transports en commun (ligne 14, TCSP SÉNIA, tramways T7 et T9 prolongé).

En réponse aux orientations du PADD concernant la mise en œuvre des grands projets métropolitains en respectant l'identité d'Orly (axe 1, objectif 3), l'OAP vise à permettre le développement de Cœur d'Orly en lien avec le redéploiement de la plateforme aéroportuaire.

5.2 Principes d'aménagement

⇒ Principes relatifs à l'environnement et au paysage

Même si les objectifs de Cœur d'Orly sont très urbains, l'OAP inscrit des ambitions en matière de traitement paysager du projet et de préservation de l'environnement.

Il s'agira notamment d'intégrer un traitement particulier des franges du domaine aéroportuaire, pour préserver les quartiers pavillonnaires à proximité directe du site, et maintenir des secteurs de nature présentant un intérêt pour la biodiversité locale et de tendre vers une meilleure intégration paysagère de la plateforme aéroportuaire vis-à-vis du reste de la ville en agissant sur les formes urbaines, l'architecture et les alignements d'arbres.

⇒ Principes relatifs au développement urbain

L'OAP Cœur d'Orly vise principalement à organiser les fonctions du site entre la zone d'activités prévues (centre d'affaires, commerces), les friches de l'aéroport et les emprises du trafic aérien.

Plus précisément, il s'agira de :

- organiser la diversification des fonctions urbaines sur le site de la plateforme aéroportuaire,
- aménager un quartier d'affaires majeur à l'échelle du sud de la Métropole,
- préserver la vocation d'activités des franges nord, en lien avec les activités de l'aéroport, sans obérer une possible requalification urbaine le long de la route Charles Tillon.

L'OAP s'inscrit donc en cohérence avec les orientations suivantes du PADD :

- mettre en œuvre les grands projets métropolitains en respectant l'identité d'Orly (axe 1, objectif 3),
- favoriser le renouvellement du tissu orlyzien (axe 1, objectif 2),
- maintenir de la vitalité économique et à l'accès à l'emploi pour les Orlysiens (axe 2, objectif 3).

⇒ Principes relatifs aux déplacements

La mutation du site nécessite au territoire d'anticiper le renforcement du caractère multimodal du secteur.

En réponse à l'objectif 5 de l'axe 3 du PADD concernant le développement des transports, l'OAP vise à :

- permettre le passage du T9, depuis la place Gaston Viens, et aménager des liaisons douces. Il s'agira aussi d'assurer les liaisons de la plateforme aéroportuaire avec le reste de la ville, notamment le secteur en mutation du SÉNIA,

- assurer une connexion entre le Pont de Rungis et l'aéroport en favorisant les déplacements alternatifs à la voiture et en instaurant une offre de transports en commun performante,
- aménager un pôle multimodal au centre du site, anticipant tous les transports à venir.

En plus des préconisations citées, l'OAP prévoit d'encourager la qualification et la visibilité des espaces publics pour conforter l'aménagement de ce pôle.

6/ La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

6.1 Périmètres et enjeux

Cette OAP pour la mise en œuvre d'une grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau couvre l'ensemble du territoire communal. Cette orientation d'aménagement se veut transversale et s'inscrit dans l'ensemble des objectifs du PADD. Par ailleurs, elle a des déclinaisons locales dans les cinq OAP sectorielles.

6.2 Principes d'aménagement

⇒ *Principes relatifs à l'environnement et au paysage*

Le territoire orlyzien s'étire perpendiculairement à la Seine et comprend trois entités géographiques et paysagères structurantes : la vallée de la Seine et la plaine alluviale (quartiers Est, usine des eaux), les coteaux où se situe le Vieil Orly, et le plateau de Longboyau où se sont développés les quartiers pavillonnaires, la plateforme aéroportuaire et la zone d'activités du SÉNIA. Cette topographie offre ainsi des vues diversifiées et des paysages urbains marqués. Par ailleurs, Orly compte plusieurs espaces de nature et verts disséminés sur le territoire communal, des espaces d'eau, des alignements d'arbres en milieu urbain... Tous concourent à façonner l'identité écologique et paysagère d'Orly.

Tous ces espaces doivent être mis en cohérence au sein d'une grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau aux fonctions écologique, sociale, de mobilités et de loisirs.

La mise en œuvre de cette grande trame verte et bleue d'Orly s'opère sous la forme de pas japonais composés d'espaces verts et de nature reliés entre eux par des corridors écologiques (alignements d'arbres, talus ferroviaires, cœurs d'îlot pavillonnaires).

La trame verte et bleue d'Orly s'appuie sur une grande diversité d'espaces :

- la Seine, réservoir de biodiversité et corridor écologique d'envergure nationale,
- les berges de la Seine, réservoir écologique majeur,
- les mares, sources et étangs qui sont des réservoirs de biodiversité à protéger et valoriser (darse, étang du Trou à Glaise, ru du parc Georges Méliès),
- les espaces de nature, véritables réservoirs de biodiversité (bois des Roses, Manche de Houe, parc Georges Méliès, parc de la Maison de l'enfance, parc de la Cloche),
- des parcs et squares urbains qui offrent des espaces de respiration et végétalisés mais qui ont une vocation sociale et de loisirs plus affirmée (parc des Saules, futur parc écologique des Vœux, futur parc au SÉNIA),
- les pelouses et friches aéroportuaires qui ont un potentiel écologique non négligeable mais qui n'ont pas vocation à être ouvertes au public,
- les cœurs d'îlots des zones pavillonnaires qui sont des espaces de respiration en milieu urbain,

- les talus des voies ferrées qui jouent le rôle de corridor écologique en reliant les espaces de nature et verts entre eux et qui offrent un refuge pour la petite faune,
- les alignements d'arbres le long des voies qui constituent également des corridors écologiques et des espaces de respiration.

⇒ **Principes relatifs au développement urbain**

Le développement urbain d'Orly est organisé perpendiculairement à la Seine et certains aménagements urbains ont répondu à cette structuration (axe Les Saules-place Gaston Viens-Vieil Orly). La mise en œuvre de la trame verte et bleue, des berges de la Seine au plateau de Longboyau, permet de poursuivre ce développement urbain sur laquelle s'appuient désormais tous les projets urbains de la Ville :

- aménagement du site des Vœux et du Trou d'Enfer,
- rénovation urbaine des quartiers Est,
- redynamisation du Vieil Orly,
- préservation des quartiers pavillonnaires,
- aménagement du secteur du SÉNIA et du Chemin des Carrières,
- relier la plateforme aéroportuaire au reste d'Orly.

Les quartiers de la ville qui ne sont pas couverts par un projet d'ensemble participent également à la mise en œuvre de la grande trame verte : préservation des cœurs d'îlots pavillonnaires, alignements d'arbre le long des voies routières, extension et requalification d'espaces verts...

⇒ **Principes relatifs aux déplacements**

La grande trame verte et bleue a une vocation écologique affirmée, mais aussi sociale (les espaces verts sont des lieux de rencontre des Orlysiens) et peut servir de support aux mobilités douces. C'est le cas des berges de la Seine, mais aussi de grands espaces verts comme les parc Jean Mermoz et des Saules.

7/ Les OAP de secteurs d'aménagement

La réalisation d'OAP sans règlement est soumise à une justification particulière dans le rapport de présentation, conformément aux dispositions de l'alinéa 3° de l'article R.151-2, et de représentation des secteurs concernés sur les documents graphiques conformément aux dispositions de l'article R.151-6.

Ces OAP sont toutes situées dans le Vieil Orly. L'objectif est de s'affranchir des règles de la zone UA pour développer des règles plus spécifiques et plus adaptées à la morphologie du Vieil Orly. Le but est de préserver certaines formes urbaines du Centre ancien et d'empêcher l'apparition de formes qui ne seraient pas adaptées.

Le Centre ancien est patrimoniallement intéressant et dispose d'un réel potentiel en termes d'image urbaine. Trois opérations importantes récentes (rue Louis Bonin, place de l'Église et place du Marché) ont inversé la tendance en réintroduisant commerces et habitat. Cette dynamique de reconquête est amplifiée par la réalisation de la crèche départementale place du Marché. Toutefois, le bâti reste complexe et est souvent dégradé sur un parcellaire ancien étriqué qui ne favorise pas les interventions qualitatives pour des opérateurs.

La stratégie d'intervention opérationnelle s'appuie sur :

- une stratégie de remembrement foncier qui permet de construire des tènements fonciers pertinents pour les futurs opérateurs sur des secteurs stratégiques du centre ancien,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- des OAP de secteurs d'aménagement qui encadrent les évolutions du tissu urbain et prescrivent des règles de reconstruction dans l'esprit vernaculaire du Vieil Orly et offrant un confort conforme aux standards actuels aux futurs habitants,
- une densification modérée participant à l'ambiance du centre ancien et évitant sa congestion,
- le développement de l'offre de stationnement dans le cadre d'une requalification de l'espace public.

Ce sont donc quatre secteurs spécifiques qui font l'objet d'une OAP de secteur d'aménagement :

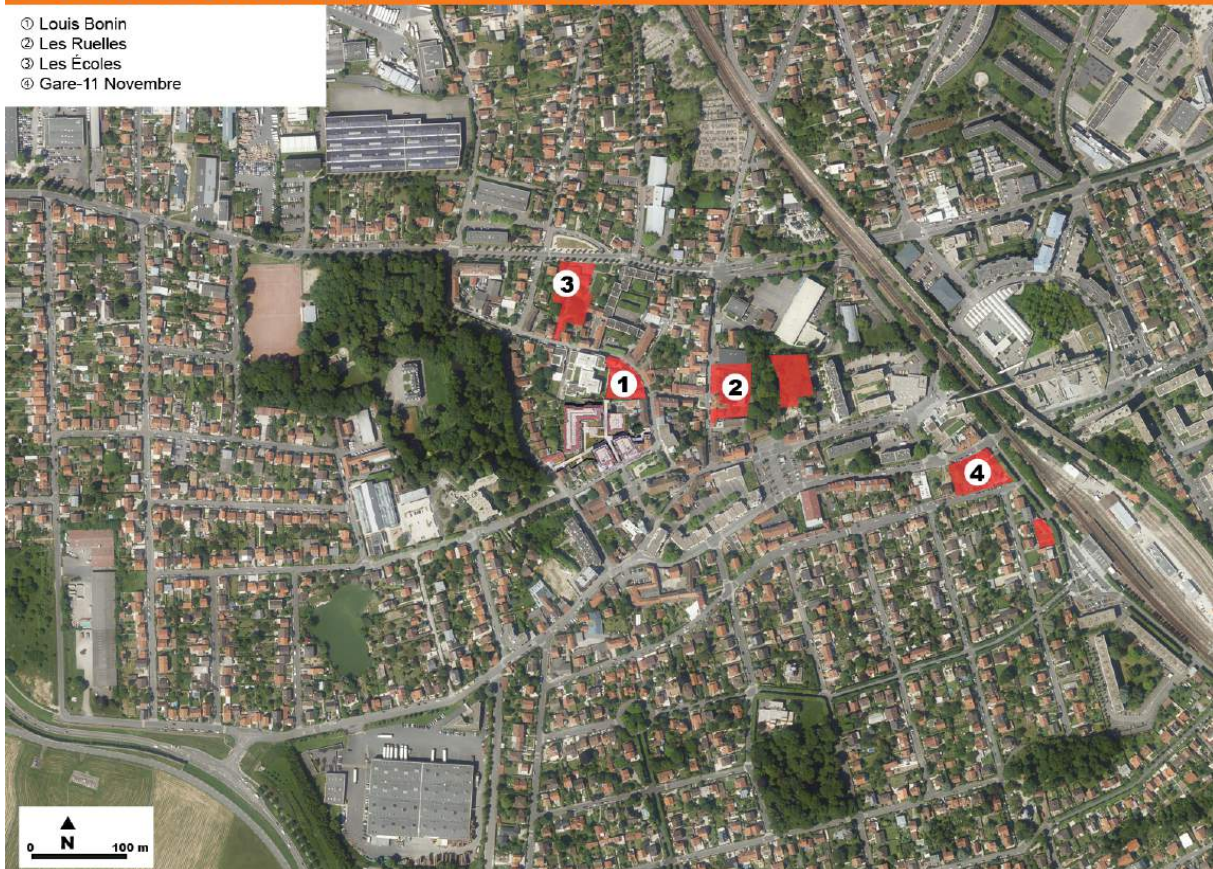
1. Louis Bonin
2. Les Ruelles
3. Les Écoles
4. Gare-11 Novembre

Ces OAP de secteur d'aménagement garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le PADD et dans cet objectif portent au moins sur :

- la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère,
- la mixité fonctionnelle et sociale,
- la qualité environnementale et la prévention des risques,
- les besoins en matière de stationnement,
- la desserte par les transports en commun,
- la desserte des terrains par les voies et réseaux.

SITUATION DES OAP DE SECTEUR D'AMÉNAGEMENT

- ① Louis Bonin
- ② Les Ruelles
- ③ Les Écoles
- ④ Gare-11 Novembre



4. JUSTIFICATION DES ZONES ET DES RÈGLES DU PLU

Pour traduire le PADD, la révision du PLU conduit à :

- des évolutions de zonage,
- la mise en œuvre d'outils complémentaires pour la mixité fonctionnelle, la mixité sociale, la préservation des éléments de patrimoine et de paysage ainsi que l'adaptation d'outils existant tels que les emplacements réservés,
- l'adaptation des dispositions réglementaires traduisant les objectifs poursuivis dans chaque secteur de la ville.

1/ Les grands principes de l'élaboration du zonage

Le PLU découpe le territoire communal en trois types de zone distincte :

- les zones urbaines (U),
- les zones à urbaniser (AU),
- les zones naturelles (N).

Au sein de ces zones, les spécificités des quartiers de la commune sont restituées par la déclinaison de ces catégories en différentes zones : zones urbaines (UA, UC, UP...) et en secteurs (UCa, UPb...).

Se superposent aux zones et secteurs un certain nombre de mesures complémentaires permettant d'assurer, par exemple, le maintien d'un linéaire commercial ou la préservation de la trame verte.

Le zonage et le règlement sont conçus comme un dispositif de pilotage de l'évolution urbaine et un outil de mise en œuvre du PADD.

Le zonage du PLU d'Orly traduit les grandes caractéristiques urbaines et morphologiques de chaque tissu et permet d'avoir un traitement cohérent de chaque secteur du territoire.

2/ Tableau de superficie des zones

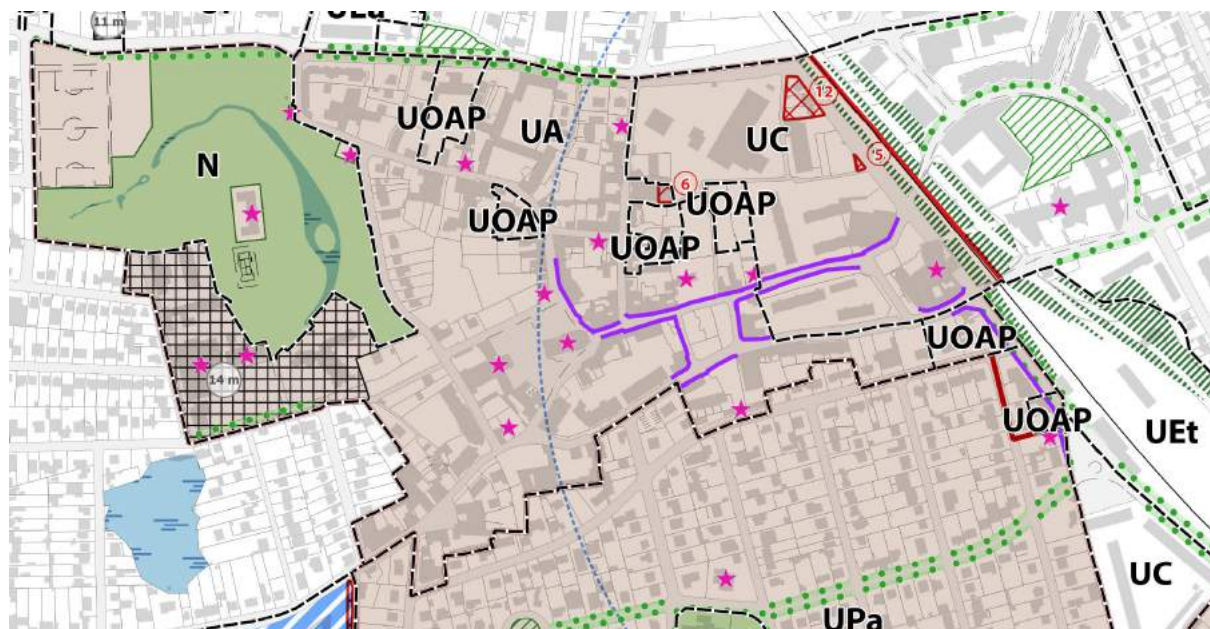
Type de zone	Surfaces (en hectares)
U	590,6
AU	8,5
N	70,0
Total	669,1

Zones et secteurs	Surfaces (en hectares)	%
UA	12,7	1,9
UC	26,3	3,9
UE	39,3	5,9
UEa	10,6	1,6
UEo	29,6	4,4
UEt	14,6	2,2
UJC	6,8	1,0
UJF	8,8	1,3
UJS	13,3	2,0
UOAP	1,3	0,2
UP	65,4	9,8
UPa	29,1	4,3
UPb	9,8	1,5
UR	73,1	10,9
UZ	250,0	37,4
1AU	8,5	1,3
N	22,3	3,3
Ns	7,7	1,1
Nv	40,1	6,0
Total	669,1	100

3/ Les zones urbaines

3.1 La zone UA

La zone UA correspond à la zone du Vieil Orly (Centre ancien).



⇒ *Caractéristiques générales*

La zone UA correspond aux tissus urbains anciens présentant une fonction de centralité et de polarité. Le Vieil Orly correspond en effet au centre historique de la commune, caractérisé par une mixité des fonctions, une relative densité et une qualité du patrimoine bâti. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis

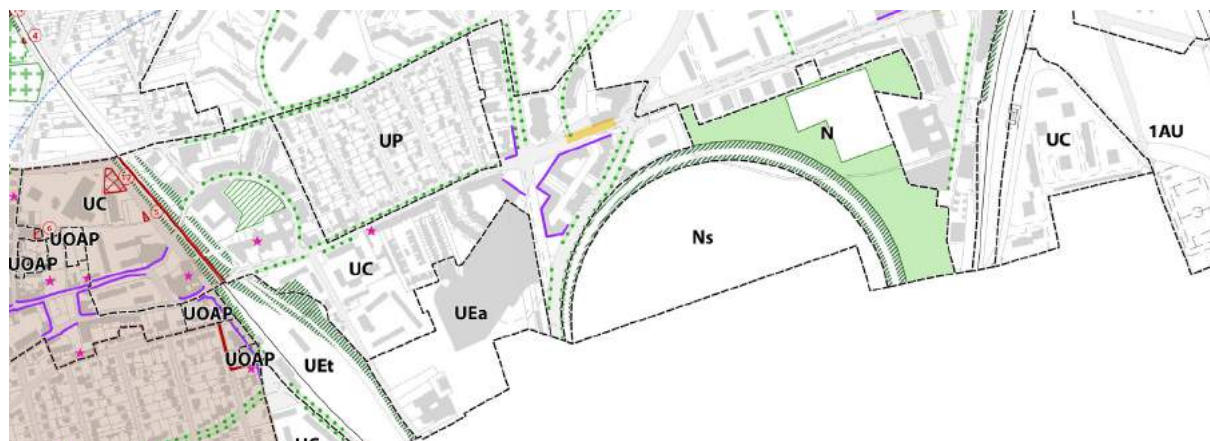
Bonin, Basset et l'avenue de l'Aérodrome. Il dispose d'une variété patrimoniale et de nombreux espaces végétalisés. La délimitation de la zone s'appuie sur le tissu bâti ancien et dense d'Orly, conformément à l'analyse morphologique réalisé dans le diagnostic.

⇒ **Objectifs de la zone UA dans le cadre du présent PLU**

Les règles ont été définies pour maintenir les formes urbaines existantes et une préservation du patrimoine et du paysage. Ces règles sont complétées par une OAP qui vient édicter des principes sur l'environnement, le développement urbain et les déplacements.

3.2 La zone UC

La zone UC correspond à la zone d'habitat collectif.



⇒ **Caractéristiques générales**

Les secteurs d'habitat collectif se situent au centre de la commune et correspondent majoritairement au Fer à Cheval, mais également aux quartiers du Nouvelet, de l'Hôtel de Ville, de la Sablière et le long de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant. L'habitat prend la forme d'habitat collectif de hauteurs variables.

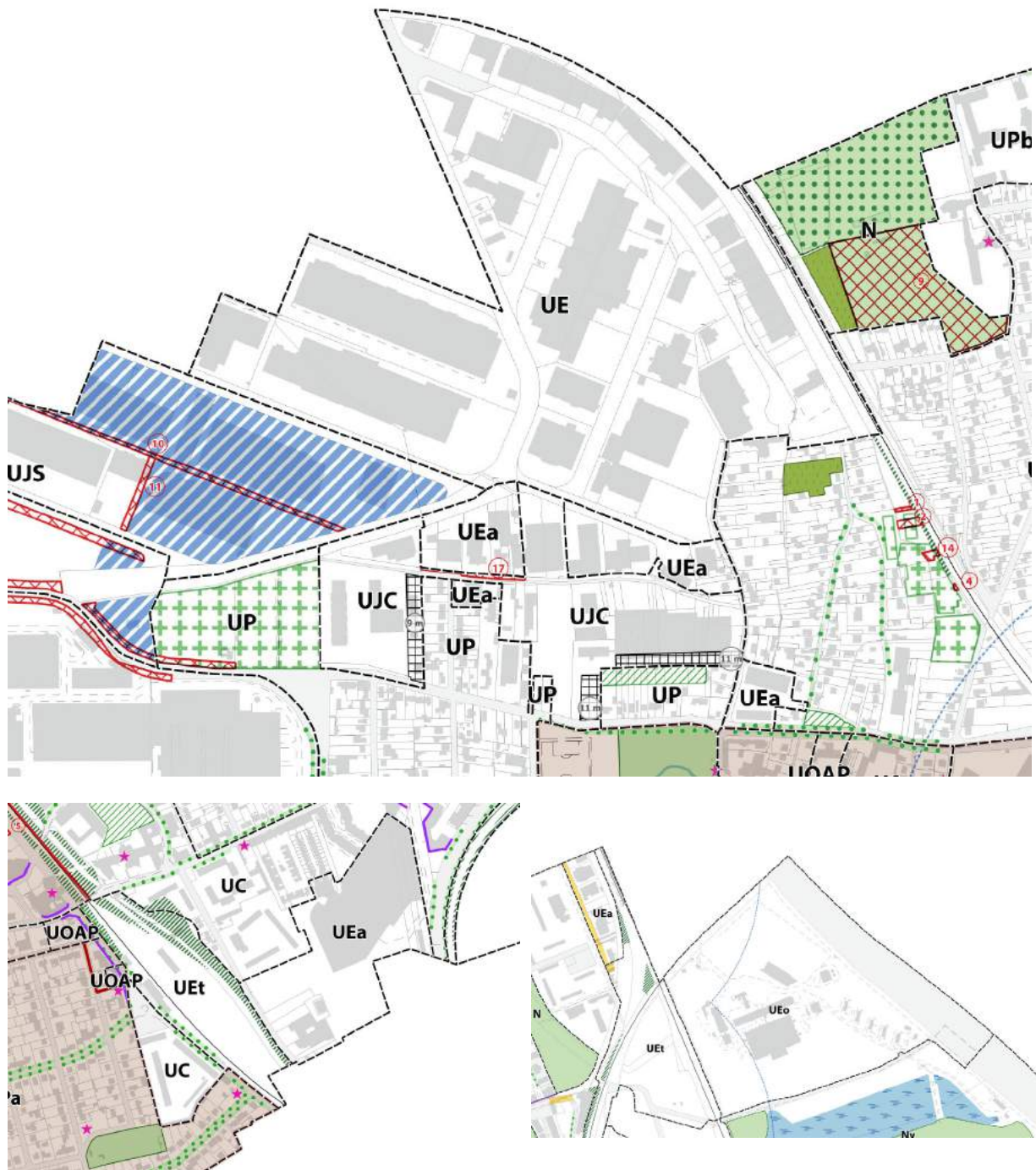
⇒ **Objectifs de la zone UC dans le cadre du présent PLU**

Les règles de volumétrie et de hauteur des constructions sont en rapport avec l'échelle des éléments de paysage environnants. Le but de la zone est d'avoir des règles spécifiques à un secteur aux formes variées et de rendre possible des évolutions respectueuses du cadre urbain.

3.3 La zone UE

La zone UE est dédiée aux activités économiques et comprend trois sous-secteurs :

- UEa pour celles, notamment industrielles et artisanales, situées dans le tissu urbain,
- UEo pour l'usine d'Eau de Paris,
- UEt pour les activités ferroviaires, les gares et le site de maintenance et de remisage du tramway.



⇒ **Caractéristiques générales**

Le parcellaire des secteurs d'activités est protéiforme et de grande taille. Généralement implantés en milieu de parcelle, les bâtiments d'activités sont vieillissants et ne bénéficient pas toujours d'un traitement architectural de qualité. Ils prennent souvent la forme de hangar ou d'entrepôt en tôle. Au sein du SÉNIA, ces constructions à vocation économique côtoient les espaces résidentiels, provoquant des ruptures urbaines nettes. Par ailleurs, l'ensemble des bâtiments d'activités n'est pas occupé dans la zone. Des friches se sont constituées dans le SÉNIA, en faisant aujourd'hui un secteur à redynamiser et à reconquérir.

Dans le tissu urbain, les petites zones d'activités côtoient des secteurs d'habitation (Nouvelet, Clos Pantin, Chaudronniers, Victoire...).

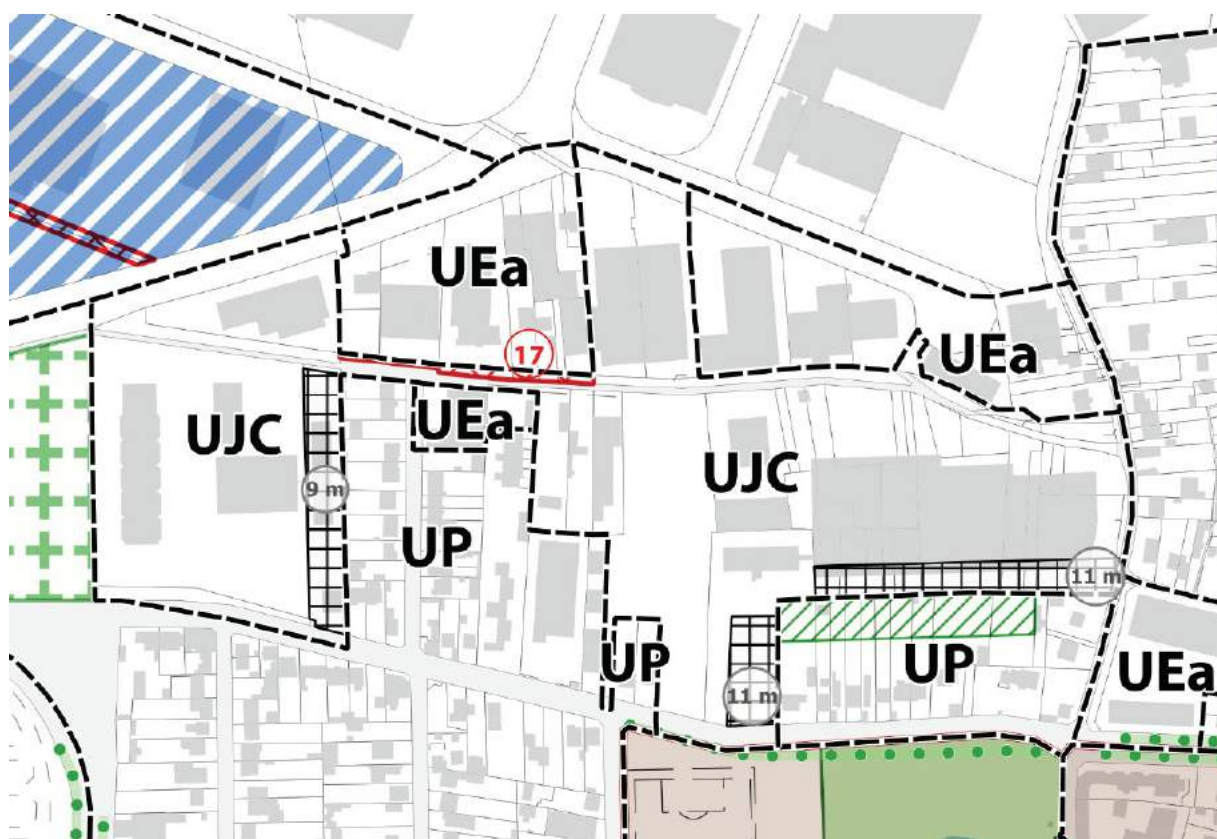
Enfin, les secteurs situés aux Vœux et au Bouvray (usine des eaux et site de maintenance et de remisage du tramway) sont des sites mono dédiés conservés comme tels.

⇒ **Objectifs de la zone UE dans le cadre du présent PLU**

L'objectif des règles de la zone UE est de permettre le développement des activités économiques, tout en améliorant leur intégration urbaine et paysagère.

3.4 La zone UJC

La zone UJC est dédiée à l'aménagement du secteur du Chemin des Carrières.



⇒ **Caractéristiques générales**

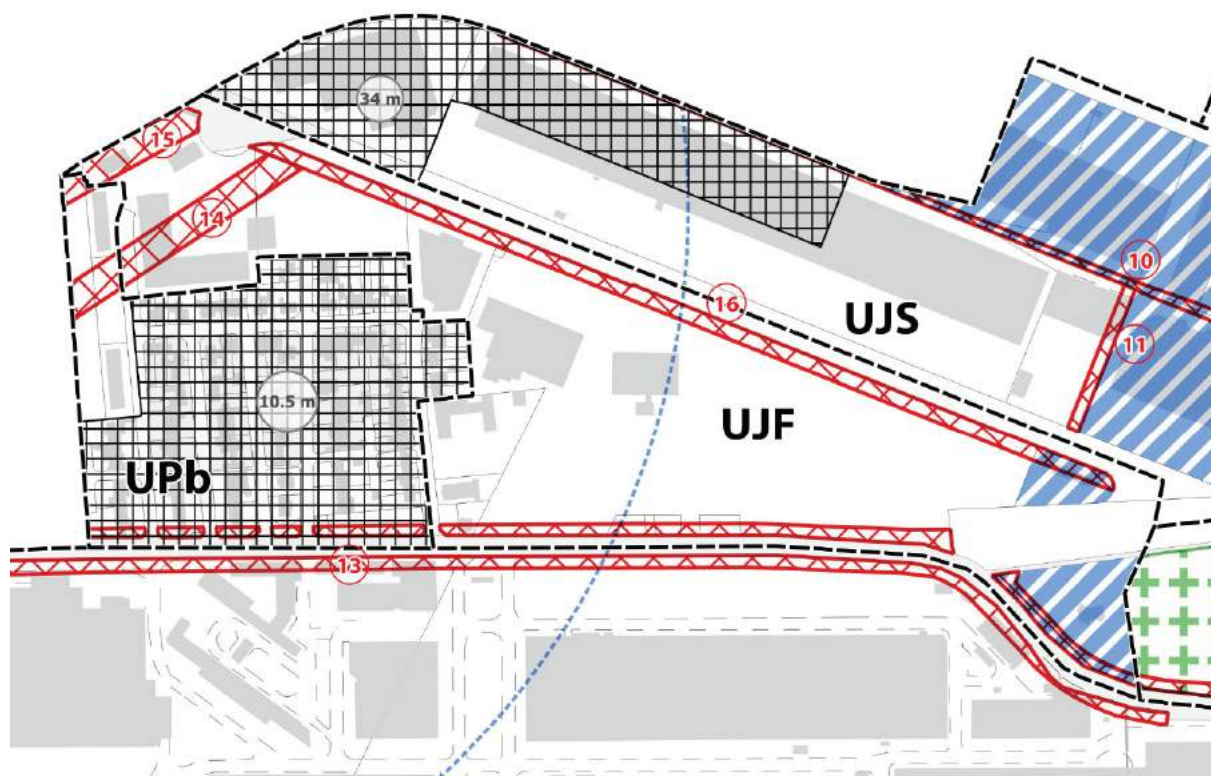
Le secteur du Chemin des Carrières est une zone mixte constituée d'activités (industrielles et artisanales) et d'habitations (petits collectifs et habitats pavillonnaires) à l'interface entre le Vieil Orly et le SÉNIA.

⇒ **Objectifs de la zone UJC dans le cadre du présent PLU**

Le but de la zone UJC est de proposer des formes urbaines nouvelles, dans le cadre d'un projet d'ensemble, et de permettre une mixité fonctionnelle limitée et encadrée. Ces règles sont complétées par une OAP qui vient édicter des principes sur l'environnement, le développement urbain et les déplacements.

3.5 La zone UJF

La zone UJS est dédiée à l'aménagement du secteur Constellation, entre la rue des Quinze Arpents et la route Charles Tillon (parkings Air France et franges de la cité-jardin).



⇒ **Caractéristiques générales**

Le SÉNIA est une vaste zone d'activités intercommunale (118 hectares) à cheval sur Orly et Thiais et liée à l'origine à la création du Marché d'Intérêt National de Rungis. Suite à un délaissement de cette vaste zone industrielle, marquée par de nombreux départs d'entreprises, une opération de revitalisation a été lancée dans les années 1990. De nombreuses activités logistiques sont présentes, mais on note une diversification récente des activités dans le tissu d'entreprises. Cependant, la présence de nombreuses friches d'activités, le stationnement sauvage sur la voie publique et des activités peu valorisantes (comme le stockage de palettes) nuisent à l'image de la zone et génèrent une dégradation des locaux et parfois des occupations illégales.

Le secteur du SÉNIA et ses abords présente un fort potentiel foncier, grâce à ses possibilités de mutation, d'autant plus qu'il verra son attractivité augmenter avec l'arrivée prochaine de transports en commun structurants (Grand Paris Express, TCSP SÉNIA...).

La zone UJF couvre les parkings d'Air France Industries, le gymnase du comité d'entreprise d'Air France et les abords de la cité-jardin.

⇒ **Objectifs de la zone UJF dans le cadre du présent PLU**

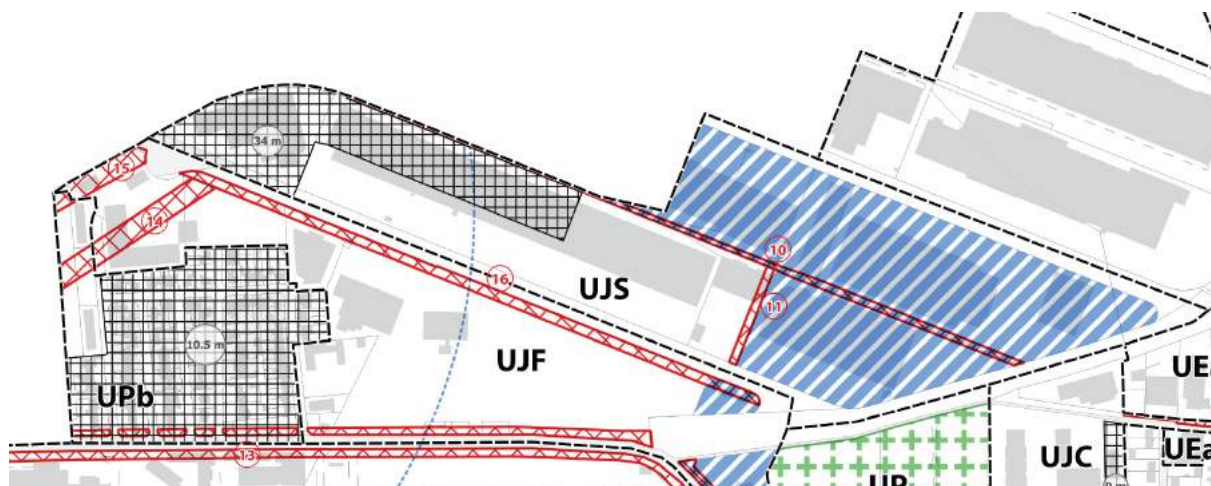
L'objectif de cette zone est de créer des règles spécifiques pour l'aménagement du secteur du SÉNIA (Constellation, parkings Air France, Pont de Rungis). Elle fait l'objet d'une OAP commune avec le secteur du Chemin des Carrières pour préciser les principes de desserte, d'intégration paysagère et de développement urbain.

La zone UJF fait la jonction entre des grandes zones de projet (Chemin des Carrières, SÉNIA, Pont de Rungis et franges nord de la plateforme aéroportuaire). Elle revêt donc un intérêt stratégique majeur. La route Charles Tillon est un des éléments permettant d'assurer ce lien. Le prolongement du tramway T9 sera une opportunité de relier ces secteurs au reste de la ville et d'aménager les espaces publics qui auront un rôle fédérateur de premier ordre.

Un parc de plus de 2 hectares sera aménagé à l'est de la cité-jardin.

3.6 La zone UJS

La zone UJS est dédiée à l'aménagement du secteur du SÉNIA et du Pont de Rungis.



⇒ **Caractéristiques générales**

Le SÉNIA est une vaste zone d'activités intercommunale (118 hectares) à cheval sur Orly et Thiais et liée à l'origine à la création du Marché d'Intérêt National de Rungis. Suite à un délaissement de cette vaste zone industrielle, marquée par de nombreux départs d'entreprises, une opération de revitalisation a été lancée dans les années 1990. De nombreuses activités logistiques sont présentes, mais on note une diversification récente des activités dans le tissu d'entreprises. Cependant, la présence de nombreuses friches d'activités, le stationnement sauvage sur la voie publique et des activités peu valorisantes (comme le stockage de palettes) nuisent à l'image de la zone et génèrent une dégradation des locaux et parfois des occupations illégales.

Le secteur du SÉNIA et ses abords présente un fort potentiel foncier, grâce à ses possibilités de mutation, d'autant plus qu'il verra son attractivité augmenter avec l'arrivée prochaine de transports en commun structurants (Grand Paris Express, TCSP SÉNIA...).

⇒ **Objectifs de la zone UJS dans le cadre du présent PLU**

L'objectif de cette zone est de créer des règles spécifiques pour l'aménagement du secteur du SÉNIA (Quinze Arpents et Pont de Rungis). Elle fait l'objet d'une OAP commune avec le secteur du Chemin des Carrières pour préciser les principes de desserte, d'intégration paysagère et de développement urbain.

3.7 La zone UP

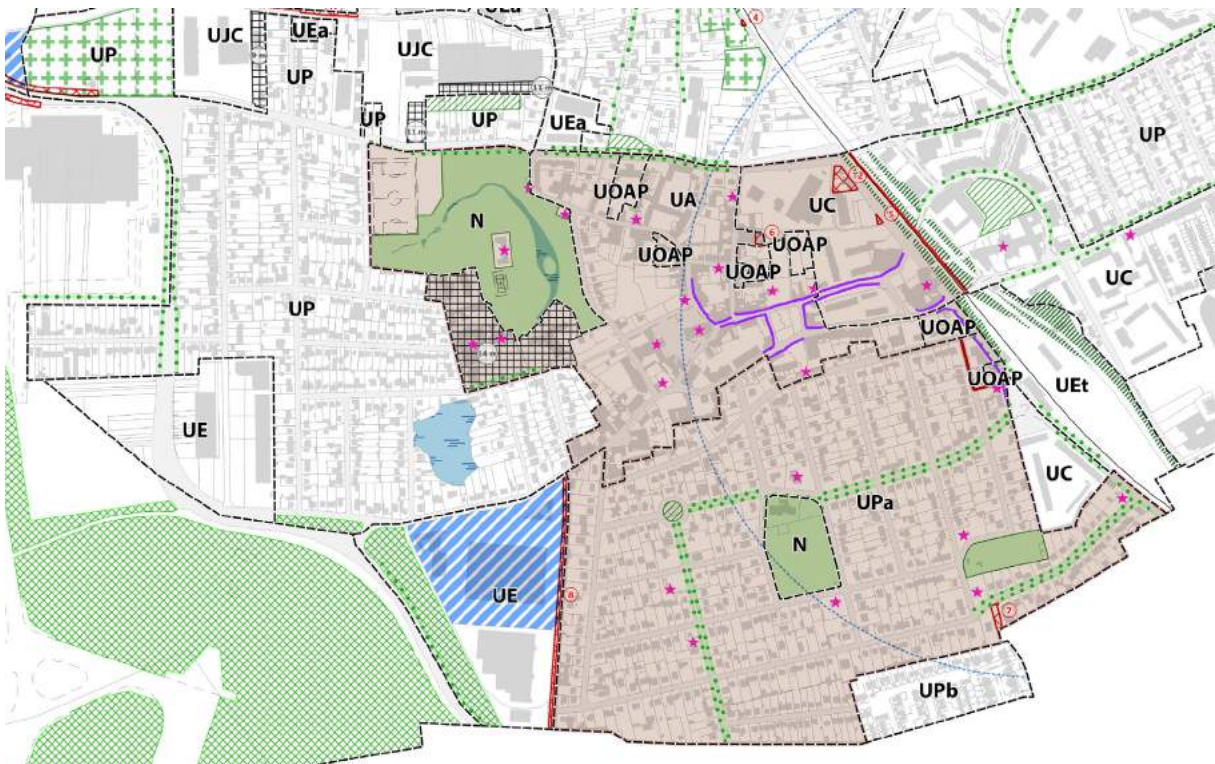
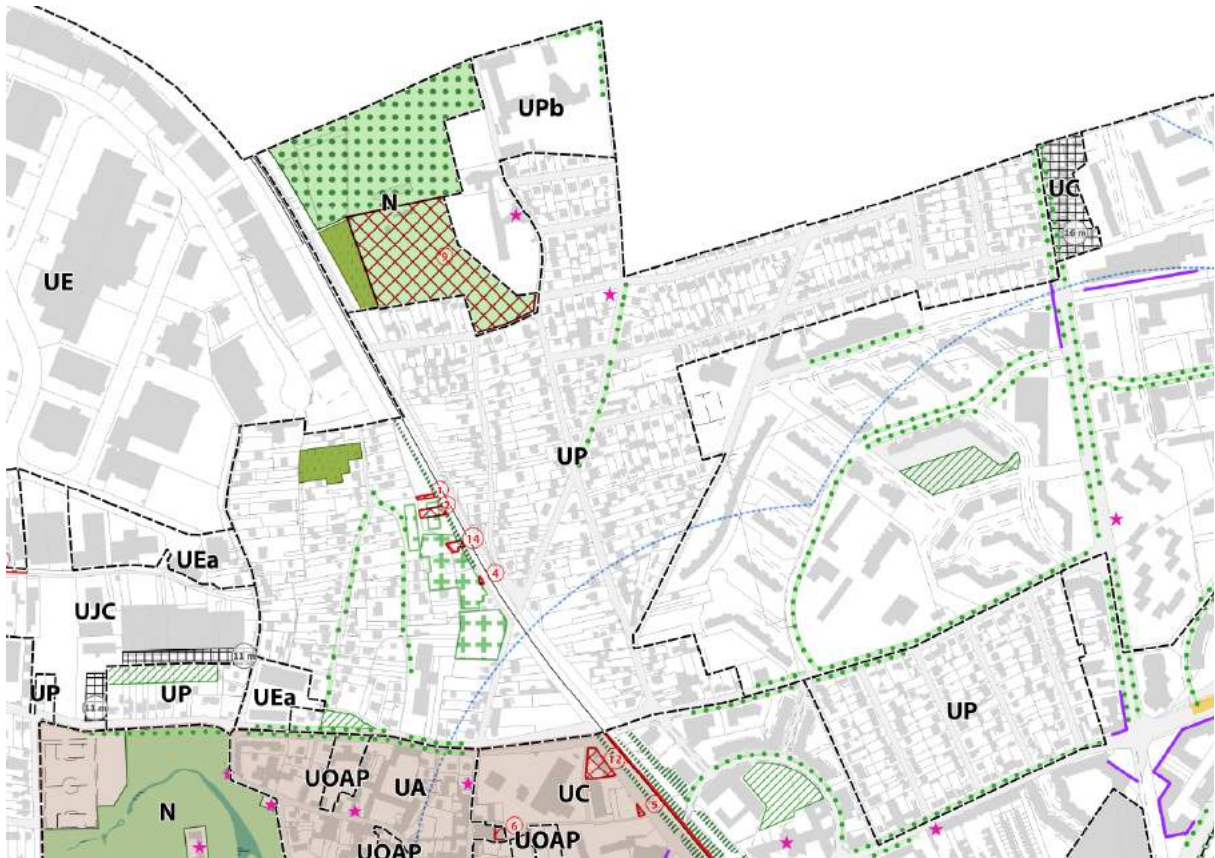
La zone UP correspond à l'habitat pavillonnaire et comprend deux sous-secteurs, pour tenir compte des spécificités particulières des quartiers d'habitat individuel d'Orly :

- UPa : quartier du Parc de la Cloche,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- UPb : quartiers de Grignon, du Clos Marcel Paul et cité-jardin.

La trame parcellaire pavillonnaire est assez protéiforme du fait de l'ancienneté variable des constructions, du réseau viaire et de la géographie.



⇒ **Caractéristiques générales**

La zone UP couvre les parties du territoire communal composées principalement d'habitat individuel et pavillonnaire. Ces secteurs ont connus des processus d'urbanisation différents, ce qui explique leur morphologie différente : lotissement de grande ampleur (Parc de la Cloche), opération groupée (Clos Marcel Paul), urbanisation libre (Sentiers, Clos Pantin...). Ces quartiers pavillonnaires sont soumis à de fortes pressions immobilières, à des risques de division parcellaire et des maisons en plusieurs logements.

⇒ **Objectifs de la zone UP dans le cadre du présent PLU**

L'objectif de la zone UP est de maintenir la forme urbaine de ces espaces pavillonnaires et de conserver les espaces végétaux liés aux jardins privatifs en fond de parcelle. Les règles de la zone UP et des secteurs UPa et UPb doivent permettre de préserver ces quartiers, tout en permettant des extensions limitées liées aux besoins des habitants.

3.8 La zone UR

La zone UR correspond au secteur d'habitat collectif et de renouvellement urbain des quartiers Est (Pierre aux Prêtres, Les Saules, Navigateurs, Aviateurs, Calmette...). La Ville d'Orly fait l'objet d'une politique de renouvellement urbain dynamique depuis les années 1990.



⇒ **Caractéristiques générales**

La zone UR est composée d'habitat collectif, à l'origine implanté librement sur les parcelles, et sous forme de barre et de tour. La rénovation urbaine de ces quartiers

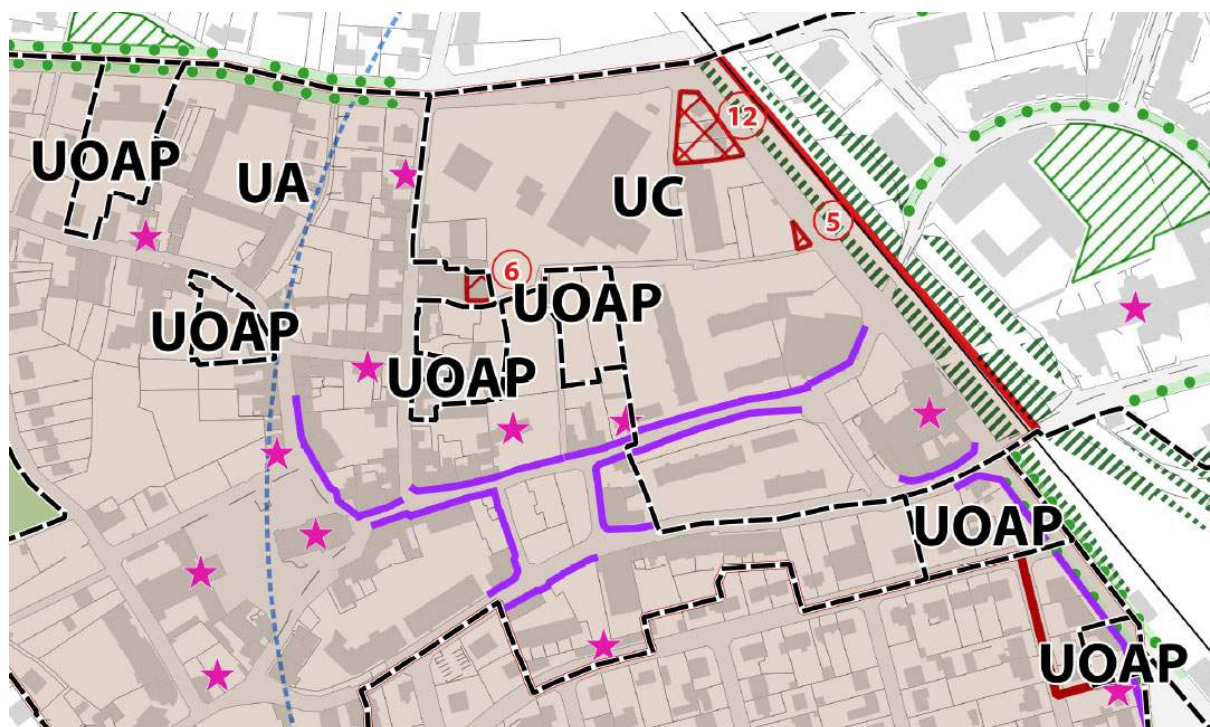
permet de recréer une trame viaire plus urbaine et de nouvelles formes d'habitat collectif.

⇒ **Objectifs de la zone UR dans le cadre du présent PLU**

La zone UR s'inscrit dans la poursuite de cet objectif de renouvellement urbain. Le but est d'avoir des règles adaptées au renouvellement urbain des quartiers d'habitat collectif afin de renforcer l'attractivité et de permettre une augmentation de la population dans ces quartiers. Les espaces libres qui constituent des aires de respiration doivent être maintenus et 25 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts.

3.9 La zone UOAP

La zone UOAP correspond aux OAP de secteurs d'aménagement qui s'appliquent sans disposition réglementaire. Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur. Quatre OAP ont été définies dans le cadre du présent PLU et se trouvent toutes dans le Vieil Orly.



3.10 La zone UZ

La zone UZ est dédiée à la plateforme aéroportuaire.



⇒ **Caractéristiques générales**

La plateforme aéroportuaire occupe un tiers de la superficie communale et comprend à la fois les pistes et terminaux, les activités d'Air France Industries et des zones d'activités économiques liées à l'activité aéroportuaire.

⇒ **Objectifs de la zone UZ dans le cadre du présent PLU**

L'objectif est de tenir compte des contraintes liées à la morphologie et aux enjeux particuliers de la plateforme aéroportuaire. Cette dernière est notamment concernée par un plan de servitudes aéronautiques afin de ne pas créer d'obstacle à la navigation aérienne. Les pelouses de l'aéroport doivent également être conservées car elles jouent un rôle de biodiversité.

4/ Les zones à urbaniser

4.1 La zone 1AU

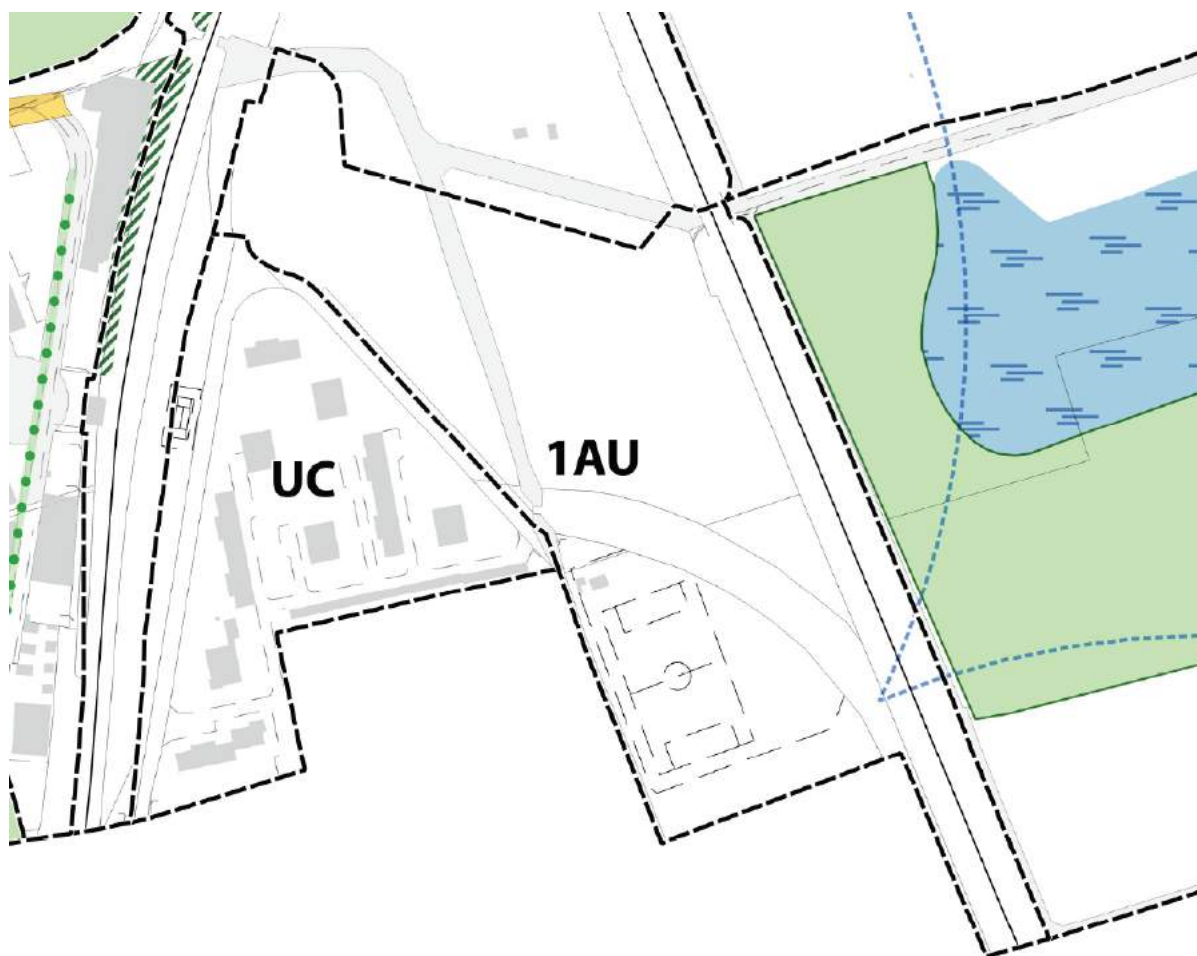
La zone à urbaniser 1AU est localisée au Trou d'Enfer.

⇒ **Caractéristiques générales**

La zone 1AU, seule zone à urbaniser du présent PLU, correspond au secteur du Trou d'Enfer. Ce dernier se situe à côté du Bouvray, site qui doit accueillir le site de maintenance et de remisage du tramway T9. Le Trou d'Enfer joue un rôle important car il fait la jonction entre la Seine, les Vœux et les autres quartiers d'Orly.

⇒ **Objectifs de la zone 1AU dans le cadre du présent PLU**

L'objectif de l'ouverture à l'urbanisation de cette zone est de finir la ville en ramenant Orly vers la Seine. Cette zone sera dédiée au développement résidentiel. Elle fait l'objet d'une OAP conjointe avec Les Vœux et le Bouvray afin de traiter ensemble ces trois espaces et de prévoir leur interconnexion.



5/ Les zones naturelles

La définition des zones naturelles est donnée par le Code de l'Urbanisme.

L'article R.151-23 du Code de l'Urbanisme dit que peuvent être autorisées en zone N :

- les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière, ou au stockage et à l'entretien de matériel agricole par les coopératives d'utilisation de matériel agricole agréées au titre de l'article L.525-1 du Code Rural et de la Pêche Maritime,
- les constructions, installations, extensions ou annexes aux bâtiments d'habitation, changements de destination et aménagements prévus par les articles L.151-11, L.151-12 et L.151-13, dans les conditions fixées par ceux-ci.

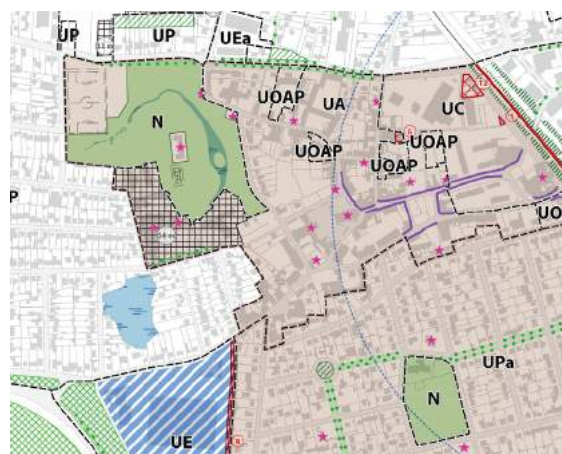
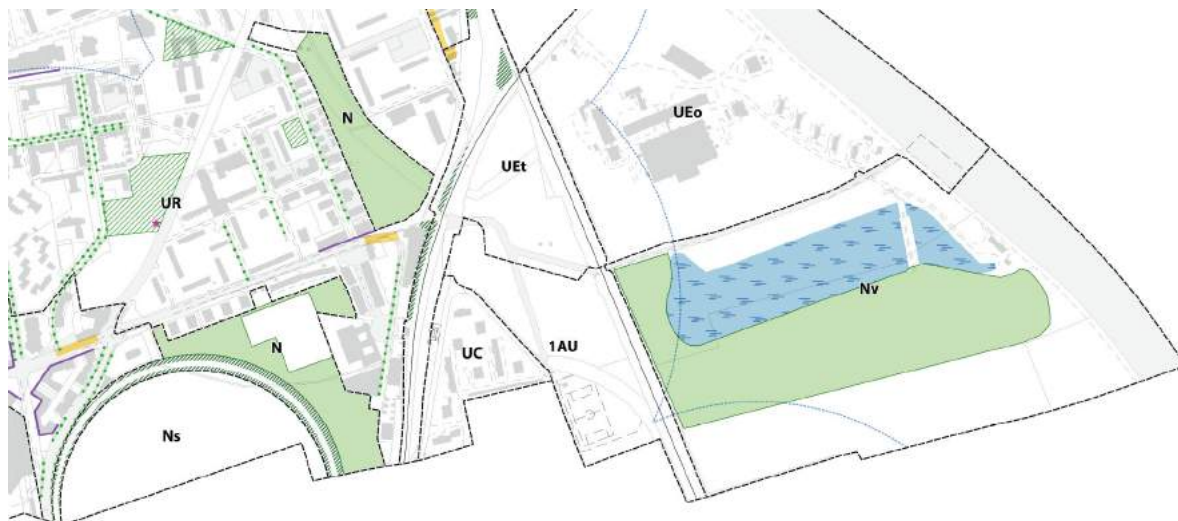
L'article L.151-11 du Code de l'Urbanisme dit par ailleurs que dans les zones agricoles, naturelles ou forestières, le règlement peut :

- autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,
- désigner, en dehors des secteurs mentionnés à l'article L.151-13, les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un changement de destination, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site. Le changement de destination est soumis, en zone agricole, à l'avis conforme de la commission départementale de la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers prévue à l'article L.112-1-1 du Code Rural et de la Pêche Maritime, et, en

zone naturelle, à l'avis conforme de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

5.1 La zone N

La zone naturelle N du PLU comprend des espaces naturels en milieu urbain (parc Jean Mermoz, parc Georges Méliès, parc de la Cloche, bois des Roses, parc des Saules...), mais aussi les espaces libres en bord de Seine aux Vœux et la plaine des sports du Grand Godet.



⇒ Caractéristiques générales

La zone N correspond aux grandes espaces libres, espaces verts, de loisir ou de détente à protéger. La zone N est constituée d'espaces naturels, où les possibilités d'utilisation du sol sont limitées en raison de la qualité du paysage, des sites et des milieux naturels qui les composent, notamment du point de vue écologique. Elle comprend deux secteurs :

- Ns : zone de loisir et de sport.
- Nv : zone naturelle et de loisir des Vœux.

Le secteur Ns est plus particulièrement dédié à la composition d'un secteur sportif, comprenant des centres de formation et d'hébergement.

Le secteur Nv doit permettre l'émergence d'un grand parc écologique et métropolitain au bord de la Seine.

⇒ **Objectifs de la zone N dans le cadre du présent PLU**

L'objectif de la zone naturelle est de préserver les réservoirs de biodiversité et continuités écologiques du territoire par un zonage limitant fortement la constructibilité. Les seules constructions et aménagements possibles sur ces zones sont en lien avec les services publics et d'intérêt général ou en lien avec les activités sportives et de loisirs existantes.

Les secteurs des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray font l'objet d'une OAP qui vient préciser l'intégration paysagère, les principes de développement urbain et de déplacements.

⇒ **Modifications apportées par la présente révision**

Jusqu'à présent, six espaces étaient représentés dans le PLU en vigueur en zone naturelle : le parc Georges Méliès, le parc Marcel Cachin, le parc de la Mairie, le parc urbain des Saules, le Trou à Glaise et le parc de la Cloche.

Au sein du PLU révisé, les zones naturelles sont renforcées, conformément aux objectifs du PADD, et des objectifs 1.4.2 (assurer la préservation des espaces verts publics existants) 1.4.3 (créer de nouveaux espaces verts à l'occasion des grands projets pour renforcer l'identité paysagère d'Orly).

Seules les zones liées au parc Marcel Cachin, devenu parc de l'Oiseau, et aux pelouses Buffon sont supprimées de la zone naturelle. Mais ces espaces restent protégés à travers une trame graphique liée à un espace vert paysager relai à préserver. Le parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin) et les pelouses Buffon doivent en effet faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre du renouvellement des quartiers Est. Le parc de l'Oiseau sera même étendu par rapport au périmètre de l'ancien parc Marcel Cachin. Lorsque ces espaces auront été aménagés, un changement des périmètres du plan de zonage pourra être envisagé.

Le secteur des Vœux, anciennement classé en zone d'urbanisation future (mais limitée par le PPRI), ainsi qu'une large partie du bois des Roses, anciennement classé en zone UD, sont classés en zone naturelle dans le PLU révisé.

6/ Les prescriptions graphiques : limites et règles associées

Outre les limites des différentes zones, les documents graphiques du PLU comportent un certain nombre d'inscriptions graphiques instaurées en application de différents articles du Code de l'Urbanisme. Ces inscriptions graphiques, récapitulées ci-après, se traduisent par des règles spécifiques. Les prescriptions graphiques (hors périmètre des réductions d'obligation de stationnement) représentent environ 100 hectares.

6.1 Les prescriptions graphiques liées à la destination des constructions, les usages des sols et les natures d'activités

⇒ **Emplacement réservé**

Le PLU prévoit plusieurs types d'emplacements réservés, concourant à mettre en œuvre le projet urbain de la collectivité : voirie, équipements publics, aménagement d'espace vert...

⇒ **Périmètre de gel**

Dans les zones urbaines ou à urbaniser, le PLU peut instituer des servitudes consistant à interdire, sous réserve d'une justification particulière, dans un périmètre qu'il délimite et pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement, les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés.

Les périmètres de gel sont situés dans le secteur des Quinze Arpents (SÉNIA) et des Chaudronniers, dans l'attente de la définition d'un projet précis de mutation de ces secteurs, en cohérence avec les tissus urbains environnants.

Le seuil défini dans le présent PLU est de 50 m².

⇒ **Périmètre de contrainte d'évolution du bâti liée à la présence de la ligne aérienne de contact**

Dans ces secteurs, les constructions sont autorisées sous réserve qu'elles ne dégradent pas les conditions d'accès aux façades par les services de secours, compte-tenu des contraintes imposées par la présence de la ligne aérienne de contact (inscrites au plan de zonage) du tramway T9 Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens.

⇒ **Linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer**

Le plan de zonage comprend un linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer, au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme, le long de certaines voies ou section de voie sur lesquelles la Ville souhaite que soient renforcés les potentiels commerciaux et préservés les rez-de-chaussée commerciaux existants.

Le changement de destination des locaux commerciaux ou des locaux artisanaux est interdit.

Dans le cas d'une démolition d'un bâtiment accueillant un local commercial ou un local artisanal, un local d'une des deux destinations devra être prévu dans la nouvelle construction, et de surface de plancher au minimum équivalente.

6.2 Les prescriptions liées aux caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

⇒ **Espace vert paysager relai**

Conformément à l'objectif de protéger la trame verte en pas japonais, grâce notamment aux zones refuges dans le tissu résidentiel, plusieurs espaces verts sont classés comme espace vert paysager relai. Certains d'entre eux marquent le paysage urbain. D'autres, non visibles depuis l'espace public, procurent des respirations essentielles dans le tissu dense de la ville et des réserves contre l'imperméabilisation des sols.

Ces espaces verts relai sont les pelouses Buffon, le parc de l'Oiseau, le square Alfred de Musset, le parc du Centre administratif, les vignes avenue de la Victoire, les fonds de parcelle des maisons riveraines du futur quartier du Chemin des Carrières, et le rond-point de l'allée du Rond-Point.

⇒ **Réservoir de biodiversité**

Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non menacée, est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos) et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces. Ainsi, sur ces secteurs, au moins 90 % de leur surface doivent être conservés en espaces verts de pleine terre.

Les réservoirs de biodiversité sont le parc Jean Mermoz, le parc Georges Méliès, le parc de la Cloche, le bois des Roses, le jardin de la Maison de l'enfance, le Manche de Houe (sud de la darse) et le parc des Saules.

⇒ **Cimetière paysager**

Un cimetière paysager est un type de cimetière où l'occupation végétale est plus importante que l'occupation minérale.

⇒ **Jardin familial**

Les jardins familiaux présents sur le territoire disposent d'une prescription spécifique assurant le maintien de ces surfaces pour la vocation de cultures potagères. Ces espaces doivent être maintenus en pleine terre et seules sont autorisées les constructions liées aux activités de jardinage et maraîchage d'une surface de plancher inférieure à 8 m² et d'une hauteur totale inférieure à 3 mètres.

⇒ **Talus ferroviaire**

Dans une zone à forte pression urbaine comme l'Île-de-France, les emprises ferroviaires constituent une source précieuse de biodiversité. La végétation aux abords des voies recèle d'une multitude d'espèces animales et végétales et le talus ferroviaire fait office de corridor écologique. L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. L'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

⇒ **Pelouse de la zone aéroportuaire**

La zone aéroportuaire de Paris-Orly dispose d'une importante part de pelouse. Ces pelouses, qui peuvent jouer un rôle de biodiversité important, sont protégées par le biais d'une prescription graphique.

⇒ **Arbre remarquable et alignement d'arbres**

Le patrimoine arboré d'Orly est très fourni et participe grandement à la qualité du cadre de vie. La population y est très attachée. En outre, les alignements d'arbres constituent des corridors de nature en ville et présentent un intérêt écologique certain. Aussi, dans le cadre de la révision du PLU, la Ville a souhaité protéger les alignements majeurs qui structurent les grands axes pour leur rôle paysager et écologique.

Une protection au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme a été édictée dans le règlement des zones concernées afin d'assurer leur conservation.

Dans le cas d'un abattage exceptionnel d'un arbre situé dans un alignement repéré au plan de zonage, il est recommandé que celui-ci soit compensé par la plantation d'un arbre au sein de même alignement ou d'un autre alignement repéré sur le plan.

⇒ **Milieux aquatiques et humides**

Orly est aussi une ville d'eau, et plusieurs milieux aquatiques et humides sont à préserver : la darse au Manche de Houe, l'étang du Trou à Glaise et le ru du parc Georges Méliès. Ces plans d'eau participent à la grande trame verte et bleue d'Orly, ce sont des réservoirs de biodiversité mais aussi des éléments paysagers de premier ordre. Ils doivent être préservés, maintenus dans leur surface et la végétation des berges doit être conservée ou restaurée. Aucune construction ou installation ne peut être implantée à moins de 5 mètres des berges d'un milieu aquatique et humide répertorié au plan de zonage.

⇒ **Patrimoine bâti à protéger**

Sur le plan de zonage sont identifiés des éléments de patrimoine bâti remarquable et des ensembles urbains repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

Monument historique	
Église Saint-Germain	Place du Maréchal Leclerc

Éléments bâtis ou de patrimoine	
Château Georges Méliès	Parc Georges Méliès
Maison du gardien du parc Georges Méliès	Rue Louis Bonin
Vieux lavoir	Rue Louis Bonin
Maison de l'enfance	4 allée de la Terrasse
Bibliothèque de quartier Louis Bonin	1 rue Louis Bonin
École du Centre	Place du Maréchal Leclerc
Mairie et centre administratif	1 place François Mitterrand et 7 avenue Adrien Raynal
Oiseau pylône	Avenue Marcel Cachin
Monument Normandie-Nièmen	Avenue des Martyrs de Châteaubriant
Château de Grignon	Rue Paul Vaillant-Couturier
L'Orangerie	Avenue Guy Môquet
École Georges Méliès	Avenue Guy Môquet

Ensemble urbain
Le Vieil Orly
Le Parc de la Cloche

Maisons individuelles et immeubles de caractère
7 place du 8 Mai 1945
1 allée des Roses
28 avenue de la République
5 allée du Parc/17 allée des Acacias
19-21 allée des Tilleuls
13 allée de la Jonchère
1 avenue Pierre Curie
5 rue Ivan Prévost
36 rue du Commerce
15bis rue du Maréchal Foch
28 rue du Commerce
56 avenue de l'Aérodrome
53 avenue de la Paix
32 avenue Adrien Raynal
16 rue Louis Bonin
32/40 allée des Charmilles

Ces éléments font partie du patrimoine orlysiens qu'il convient de conserver, préserver et mettre en valeur. Aussi, le règlement précise que la démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural identifiés est interdite. Leur restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

Certains édifices classés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme au précédent PLU n'ont pas été repris dans le présent PLU révisé :

- fresque du gymnase Youri Gagarine,
- maison Prouvé (détruite par un incendie en 2019),
- l'étang du Trou à Glaise, le parc de la Cloche, le parc Georges Méliès, le parc urbain des Saules, le square Alfred de Musset, le parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin), le parc de la Mairie, le mûrier blanc de la résidence ANOTÉRA et des alignements d'arbres. Tous ces éléments sont désormais protégés au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
- les immeubles-villas de l'opération Banlieue 89 (rue Chandigarh), qui devraient faire l'objet d'une rénovation urbaine,
- le centre culturel Louis Aragon et Elsa Triolet,
- les places de l'Église et du Général Leclerc, qui sont de fait déjà protégés car situés dans le périmètre de protection des monuments historiques et dans l'ensemble urbain du Vieil Orly repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme,
- la nouvelle place du Marché qui est de fait déjà protégée car située dans le périmètre de protection des monuments historiques et dans l'ensemble urbain du Vieil Orly repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

6.3 Les autres prescriptions graphiques

⇒ Réduction des obligations de stationnement autour des gares

Cette prescription graphique vient préciser l'application des règles de stationnement, pour lesquelles les normes sont minorées à l'intérieur des périmètres de 500 mètres délimités autour des stations de métro et de tramway, en application de l'article L.151-35 du Code de l'Urbanisme.

Ces périmètres de 500 mètres se trouvent autour des quatre gares d'Orly-Ville, Pont de Rungis, Les Saules et Villeneuve-le-Roi, et autour des stations de tramway Four-Peary, Christophe Colomb, Les Saules, Orly-Gaston Viens, Caroline Aigle et Cœur d'Orly.

7/ Les grands principes d'élaboration du règlement

7.1 Destination des constructions, usage des sols et nature d'activités

⇒ Articles 1 et 2 : Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités / Mixité fonctionnelle et sociale

La règle générale consiste à autoriser une mixité de fonctions urbaines. Le but est néanmoins de différencier les règles en fonction de la variété des quartiers orlysiens.

Zones urbaines

Les destinations des sols autorisées dans les zones urbaines témoignent de la mixité fonctionnelle souhaitée sur ces secteurs, en lien avec l'objectif du PADD de proposer une offre urbaine de qualité, en développant notamment le rôle du centre-ville en matière d'attractivité culturelle, touristique, commerciale et de services.

Le long des voies ou sections de voie classée comme linéaire commercial et de service de proximité à préserver ou à créer au zonage, au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme :

- le changement de destination des locaux commerciaux ou des locaux artisanaux est interdit,
- des bonus de hauteur et de stationnement sont autorisés.

Zones d'activités

Ces zones sont essentiellement à vocation d'activités économiques. La volonté de concentrer les activités économiques au sein de zones spécifiques répond à la stratégie de développement économique portée par le PADD. Celui-ci inscrit la volonté de proposer une offre foncière organisée dans certains secteurs clés du territoire, le caractère stratégique de ces secteurs ayant été déterminé lors de l'élaboration du zonage.

Zones naturelles

La majorité des constructions y est interdite à l'exception de celles liées aux services publics ou d'intérêt collectif, et à l'aménagement de la zone. Ces constructions sont autorisées dans une logique de valorisation paysagère et de loisirs des espaces verts à Orly. Elles sont permises sous réserve de ne pas altérer la qualité des paysages et des milieux naturels concernés. Généralement, l'évolution des constructions existantes doit donc se faire dans la limite des enveloppes existantes ou de façon continue a minima.

7.2 Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

⇒ **Article 3 : Volumétrie et implantation des constructions**

Emprise au sol

La détermination d'une emprise au sol des constructions peut influencer efficacement sur la morphologie urbaine. Elle correspond à la volonté d'aérer le tissu urbain et de limiter l'imperméabilisation des sols.

Zones et secteurs	Emprise au sol maximum autorisée
UA	60 %
UC	60 %
UE	60 %
UEa	80 %
UEo	60 %
UEt	60 %
UJC	Non réglementée
UJF	Non réglementée
UJS	Non réglementée
UOAP	Non réglementée
UP	40 %
UPa	30 %
UPb	60 %
UR	Non réglementée
UZ	Non réglementée
1AU	Non réglementée
N	10 %
Ns	10 %
Nv	10 %

Ce coefficient n'est pas réglementé les zones urbaines couvertes par des plans d'aménagement ou de masse (SÉNIA, Chemin des Carrières, OAP de secteur d'aménagement dans le Vieil Orly) ou de renouvellement urbain (quartiers Est). Elle est réglementée dans les zones à vocation économique. Lorsque ce coefficient n'est pas réglementé, c'est l'article 5 qui vient protéger les espaces libres en fixant un coefficient d'espaces verts.

Hauteur

Cette règle définit un plafond maximal au-dessus duquel la construction ne peut être édifiée. La détermination de cette hauteur répond à un souci de paysage urbain, destiné à garantir l'intégration des constructions neuves dans le tissu urbain et ainsi protéger la silhouette générale et le caractère spécifique de l'espace urbain.

Zones et secteurs	Hauteur maximale des constructions
UA	9,50 mètres à l'égout du toit 12 mètres au point le plus haut
UC	21 mètres à l'égout du toit 22,50 mètres au point le plus haut
UE	23 mètres
UEa	16 mètres
UEo	23 mètres
UEt	23 mètres
UJC	22 mètres à l'égout du toit 25 mètres au point le plus haut
UJF	27 mètres
UJS	29 mètres
UOAP Louis Bonin	9 mètres à l'égout du toit 12 mètres au point le plus haut
UOAP Les Ruelles	9 mètres à l'égout du toit 12 mètres au point le plus haut
UOAP Les Écoles	9 mètres à l'égout du toit 12 mètres au point le plus haut
UOAP Gare-11 Novembre	9 mètres à l'égout du toit 12 mètres au point le plus haut
UP	7,50 mètres à l'égout du toit 10,50 mètres au faitage
UPa	7,50 mètres à l'égout du toit 10,50 mètres au faitage
UPb	9,50 mètres à l'égout du toit 12 mètres au faitage
UR	24 mètres
UZ	Limites fixées par le plan de servitudes aéronautiques de l'aéroport
1AU	21 mètres
N	10 mètres
Ns	10 mètres
Nv	10 mètres

Ces règles de hauteur sont adaptées au tissu urbain existant.

Sur le plan de zonage sont définis des périmètres de hauteur plus restrictive que la hauteur autorisée de la zone :

- Chemin des Carrières et avenue de la Victoire pour réaliser des constructions dans le projet urbain des Carrières dans les mêmes gabarits que les pavillons mitoyens,

- cité-jardin pour éviter toute pression immobilière avec l'arrivée de la ligne de métro 14 au Pont de Rungis,
- avenue des Martyrs de Châteaubriant pour permettre des évolutions mesurées et maîtrisées de ce secteur en entrée de ville, entre les zones d'habitat pavillonnaire et les zones d'habitat collectif d'ANOTÉRA et de Calmette.

Deux périmètres permettent une hauteur maximum plus élevée que celle autorisée dans la règle générale de la zone. Il s'agit tout d'abord du secteur Georges Méliès où la hauteur maximale permise est de 14 mètres, au lieu de 12 mètres pour la zone UA. Il s'agit ici de permettre la restructuration de cet îlot qui comprend des équipements publics majeurs (école Georges Méliès, L'Orangerie), la résidence pour personnes âgées Georges Méliès, et l'îlot Louis Pasteur qui devrait être reconfiguré avec la réalisation de logements spécifiques. Le second périmètre se situe aux Quinze Arpents où le périmètre de hauteur autorise des hauteurs plus élevées (34 mètres) que dans celle de la zone UJS fixée à 29 mètres. Il s'agit ici de s'assurer que les constructions les plus hautes seront au nord du secteur d'aménagement, plus proche des voies ferrées et donc plus éloignées de la cité-jardin.

Les hauteurs précisées dans les périmètres de zone de hauteur limitée sont entendues au point le plus haut de la construction.

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les principes qui ont guidé la rédaction de cet article sont les suivants :

- respecter la spécificité de chaque quartier conformément aux orientations du PADD et favoriser la bonne intégration des nouvelles constructions dans ce paysage,
- contribuer à la formation d'un paysage urbain harmonieux.

De manière générale, les implantations se feront soit à l'alignement actuel soit en retrait selon les zones et les morphologies urbaines. L'implantation en retrait est imposé dans les zones UE, UP (y compris les secteurs UPa et UPb) afin de correspondre aux morphologies de ces zones.

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

En ce qui concerne l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, les règles édictées sont en conformité avec le caractère de chaque zone. L'implantation des constructions en retrait des limites séparatives est autorisée dans toutes les zones.

Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cette partie du règlement vise deux objectifs principaux :

- permettre l'éclairage et l'ensoleillement des constructions,
- permettre le passage du matériel de lutte contre l'incendie.

⇒ **Article 4 : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère**

Caractéristiques des façades, des toitures et des clôtures

Cet article vise à garantir une certaine unité architecturale dans chacune des zones, en ce qui concerne les façades, les toitures et les clôtures. Certaines zones, comme le Vieil Orly, présentent des qualités architecturale et urbaine qu'il convient de ne pas modifier.

Obligation en matière de performance énergétique et environnementale

Au sein de l'axe 1 du PADD Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait, à l'objectif 1.4 Faire de l'écologie urbaine un principe du développement urbain orlyzien, la Ville a souhaité développer des orientations fortes en faveur de l'inscription du territoire dans la transition énergétique. Cela concerne notamment la réduction des besoins en énergie des logements, particulièrement dans les nouveaux projets de construction et de rénovation qui sont potentiellement de futurs consommateurs d'énergie important, en raison du nombre de constructions programmées.

Dans cette logique, sur l'ensemble des zones urbaines et naturelles, des règles plus souples sont établies pour favoriser l'implantation des dispositifs techniques en façade notamment pour l'isolation thermique des constructions. Une dérogation à la règle générale est ainsi précisée pour leur installation, sous réserve d'une bonne intégration paysagère.

Dans le même objectif, un dépassement de l'emprise au sol maximale peut être autorisé pour des travaux d'isolation thermique ou la mise en place d'une protection solaire dans toutes les zones.

Des dispositifs complémentaires permettent par ailleurs de prévoir la végétalisation des toitures terrasse ou permettre l'installation de dispositifs d'énergie renouvelable lorsque celles-ci sont d'une surface d'au moins 150 m².

Enfin, le règlement incite à la récupération des eaux de pluie ainsi qu'à l'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables.

⇒ **Article 5 : Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions**

Cet article permet de garantir le maintien d'espaces végétalisés qualitatifs et utiles pour la biodiversité dans chacune des zones, dans la logique des engagements formulés au travers du PADD en faveur de la trame verte et bleue, et de façon complémentaire aux inscriptions graphiques qui ciblent des secteurs stratégiques particuliers (réservoirs de biodiversité, jardins partagés, alignements d'arbres...).

La révision du PLU a été l'occasion d'intégrer une nouvelle possibilité offerte depuis l'entrée en vigueur de la loi ALUR en considérant les surfaces éco-aménageables sur dalle, les toitures végétalisées et les surfaces de stationnement enherbées comme de la pleine terre, pondérées par un coefficient en fonction de l'intérêt écologique et hydraulique du substrat. Un coefficient de biotope par surface (CBS) a donc été intégré dans le règlement. Le pourcentage de pleine terre par zones urbaines garantit le maintien des surfaces de pleine terre existantes ou leur compensation. Cette mesure garantit le renforcement de l'intérêt de la zone urbaine pour la biodiversité, et permet de limiter les impacts de l'urbanisation sur le ruissellement des eaux pluviales. Ces dispositions ne s'appliquent pas en zone N du fait de la végétalisation majoritaire de la zone.

La ville d'Orly conserve par ailleurs un ratio d'arbres plantés par surface de parcelle contribuant à la fois au cadre paysager arboré ainsi qu'au maintien de différentes strates écologiques. Des plus, une distance de recul par rapport aux plantations d'arbres de haute tige permet leur protection et leur développement. Cela répond à l'objectif de la Ville de réserver une place importante à l'arbre dans la ville pour ses fonctions paysagères et écologiques.

Zones et secteurs	CBS (en %)	% d'espaces verts de pleine terre	% d'espaces verts complémentaires
UA	20 %	15 %	5 %
UC	20 %	15 %	5 %
UE	15 %	10 %	5 %
UEa	15 %	10 %	5 %
UEo	30 %	20 %	10 %
UEt	15 %	10 %	5 %
UJC	30 %	25 %	5 %
UJF	15 %	10 %	5 %
UJS	15 %	10 %	5 %
UOAP Louis Bonin	30 %	20 %	10 %
UOAP Les Ruelles	30 %	20 %	10 %
UOAP Les Écoles	30 %	20 %	10 %
UOAP Gare-11 Novembre	20 %	15 %	5 %
UP	55 %	45 %	10 %
UPa	65 %	55 %	10 %
UPb	35 %	30 %	5 %
UR	25 %	20 %	5 %
UZ	Non réglementé		
1AU	Non réglementé		
N	Non réglementé		
Ns	Non réglementé		
Nv	Non réglementé		

Par ailleurs, la réglementation des espaces libres permet de tendre vers une continuité des espaces de nature et de garantir la perméabilité écologique via la réglementation concernant les murs et clôtures qui doivent être perméables au passage de la petite faune.

⇒ **Article 6 : Stationnement**

L'étude des normes de stationnement s'est appuyée sur un bilan et sur une prise en compte des objectifs d'urbanisme.

Les normes de stationnement pour les véhicules motorisés (voitures et deux-roues motorisés) ont été édictées afin de calibrer au mieux le nombre de places exigées en fonction de la taille des logements et des besoins des ménages.

Il a été recherché un juste équilibre entre la réduction de la place du stationnement sur les voies publiques, et la limitation des incitations à l'usage de la voiture, par le stationnement privé imposé dans la conception des nouvelles constructions.

7.3 Équipements et réseaux

⇒ **Article 7 : Desserte par les voies publiques ou privées**

L'article 7 permet de prévoir les modalités de créations de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux terrains à partir des voies actuelles ou futures, quelle que soit leur nature, privée ou publique. Cet article n'ajoute pas de réglementation supplémentaire notable à celles qui existaient dans le précédent PLU.

⇒ **Article 8 : Desserte par les réseaux**

Cet article rappelle certains principes déjà inscrits dans la législation et réglementation en vigueur pour garantir la qualité sanitaire des constructions et limiter leur impact sur les services environnementaux et les milieux naturels.

Ainsi, le raccordement au réseau d'alimentation en eau potable est obligatoire, ainsi que le raccordement au réseau d'assainissement collectif. Cela permet d'optimiser les équipements existants.

Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des normes édictées dans les règlements départemental, territorial et communal.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle doit être privilégiée pour tenir compte des orientations du SDAGE Seine-Normandie et du zonage pluvial départemental. Cela permet de limiter les coûts de gestion de ces eaux, dans le cas d'une redirection vers la station d'épuration. Cependant, l'infiltration des eaux de pluie est possible sur le sol en place et ceux dès les premiers millimètres de pluies (préconisation de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie). Dans ce cas, il est recommandé de privilégier une infiltration des eaux de manière diffuse (en plusieurs points, par exemple par une infiltration naturelle de la pluie sur un espace vert) à une infiltration concentrée en un point de rejet (par exemple dans un puits d'infiltration). Dans le cas où l'impossibilité d'infiltration a été démontrée, il est demandé le respect d'un débit de fuite maximal de :

- 5 litres/seconde/hectare sur les réseaux territoriaux,
- 10 litres/seconde/hectare au maximum sur les réseaux départementaux, sur le secteur sud-ouest s'écoulant vers l'Essonne,
- 4 litres/seconde/hectare au maximum sur les réseaux départementaux, sur le reste de la commune.

Cette valeur de débit ne devra pas être dépassée quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales. Ces dispositions permettent de limiter la pression sur les réseaux, par des aménagements de stockage-rétention par exemple.

Par ailleurs, enfin de gérer le stockage des déchets, le règlement prévoit des locaux aménagés, proportionnels à la taille de la construction. Toutes les constructions de plus de 375 m² doivent être équipées de locaux pour le stockage des déchets. Ces locaux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et être conformes aux normes édictées par le règlement local.

8/ La complémentarité des OAP et du zonage/règlement

Le PLU d'Orly comporte dix OAP, dont six sectorielles et quatre secteurs d'aménagement. Les OAP de secteurs d'aménagement sont dites sans règlement. Ainsi ces OAP n'ont pas à être complémentaires avec le règlement de la zone où elle se trouve.

Concernant les cinq OAP sectorielles, leurs dispositions sont complémentaires avec le plan de zonage et le règlement selon trois types de lien :

- les OAP précisent les dispositions du zonage et du règlement par une localisation ou une règle plus détaillée,
- les OAP réglementent en apportant une prescription qui ne relève pas du zonage et du règlement,
- les OAP reprennent strictement les règles du zonage et du règlement.

8.1 OAP 1 : Le Vieil Orly

Dispositions des OAP	Traduction dans le zonage et le règlement	Rapport de complémentarité
Permettre la revalorisation du Vieil Orly en respectant le caractère de vieux village d'Île-de-France.	Règles de hauteur et d'alignement permettant le respect des formes urbaines existantes.	L'OAP précise les conditions de desserte et les liaisons à valoriser.
Inscrire la revalorisation du centre ancien dans la confortation d'un pôle de centralité et l'émergence d'un centre-ville allant du Vieil Orly au Fer à Cheval.	Plusieurs linéaires commerciaux à préserver en prescription graphique.	Les équipements publics à créer ou à renforcer sont précisés dans l'OAP ainsi qu'un rappel des linéaires commerciaux du zonage.
Requalifier et valoriser l'entrée de ville à l'ouest.		L'OAP apporte une prescription qui ne relève pas du règlement ou du zonage.

8.2 OAP 2 : Orly-Est (Pierre au Prêtre • Les Saules • Fer à Cheval)

Dispositions des OAP	Traduction dans le zonage et le règlement	Rapport de complémentarité
Affirmer le Fer à Cheval comme centralité de la commune, en lien avec le Vieil Orly.	Plusieurs linéaires commerciaux à préserver en prescription graphique.	L'OAP vient compléter le zonage et le règlement en précisant la desserte du Fer à Cheval et en prescrivant l'aménagement de la place Gaston Viens.
Poursuivre la restructuration urbaine des quartiers Est dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine.	Règles d'alignement, de hauteur et d'emprise au sol assez souples pour permettre le renouvellement des quartiers Est.	L'OAP identifie plus précisément les zones de renouvellement de l'habitat, les polarités de quartier ainsi que les conditions de desserte.

8.3 OAP 3 : Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

Dispositions des OAP	Traduction dans le zonage et le règlement	Rapport de complémentarité
Aménager les Vœux et reconnaître les bords de la Seine comme un site à dominante naturelle dédié à la détente et aux loisirs.	Les Vœux sont classés en zone N, secteur Nv, dont les règles sont calibrées sur une protection de la zone et la possibilité de petites constructions dédiées aux loisirs.	L'OAP prescrit la protection et la mise en valeur d'un espace vert écologique et récréatif aux Vœux et précise la connexion avec la Seine et le reste d'Orly.
Créer un nouveau quartier résidentiel au Trou d'Enfer dans le prolongement de la ville.	Le Trou d'Enfer est classé en zone 1AU, ce qui permet à terme son aménagement. Les règles d'alignement et de hauteur sont calibrées dans l'objectif de création d'un secteur d'habitat collectif.	L'OAP vient préciser les conditions de desserte du site ainsi que sa connexion avec la Seine et l'espace vert des Vœux.

8.4 OAP 4 : SÉNIA • Chemin des Carrières

Dispositions des OAP	Traduction dans le zonage et le règlement	Rapport de complémentarité
Orienter la mutation du SÉNIA en veillant à assurer un équilibre entre les différentes fonctions urbaines.	Deux zones spécifiques, UJF et UJS, sont dédiées au SÉNIA. Les règles de hauteur et d'alignement sont souples pour permettre le développement d'un nouveau quartier comprenant habitat, commerces et services de proximité, équipements publics et espaces verts.	L'OAP vient cartographier la mixité fonctionnelle du site, préciser les conditions de desserte et indiquer les espaces verts et les cœurs d'îlots à créer ou à préserver.
Créer un nouveau quartier résidentiel au Chemin des Carrières, connecté au reste de la ville.	Le quartier du Chemin des Carrières fait aussi l'objet d'une zone spécifique afin de permettre ses évolutions.	
Valoriser et renforcer le pôle multimodal du Pont de Rungis, autour de la gare du RER actuelle.		L'OAP précise les conditions de desserte et les liaisons à créer.

8.5 OAP 5 : Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

Dispositions des OAP	Traduction dans le zonage et le règlement	Rapport de complémentarité
Organiser les fonctions du site entre la zone d'activités, les friches de l'aéroport et les emprises nécessaires dédiées au trafic aérien.		Le schéma de l'OAP vient organiser la répartition de ces fonctions sur le domaine aéroportuaire.
Inscrire l'aménagement de ce quartier d'affaires dans le cadre d'un projet à haute performance environnementale.	Dans l'article UZ.4-5, des performances environnementales renforcées sont demandées.	L'OAP prescrit que le quartier d'affaires soit à haute qualité environnementale.
Poursuivre l'amélioration de la qualité des infrastructures et équipements aéroportuares.	Protection des pelouses aéroportuaires.	L'OAP vient ici apporter certaines prescriptions qui ne relèvent pas du zonage, notamment dans le schéma d'aménagement avec le traitement paysager des franges du domaine aéroportuaire.
Renforcer l'intérêt écologique du site.		
Créer une entrée de ville qualitative.		
Protéger les habitants contre les nuisances sonores et les risques technologiques.	Interdiction des constructions à vocation d'habitation. Rappel du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome qui figure en annexe.	

8.6 OAP 6 : La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

Dispositions des OAP	Traduction dans le zonage et le règlement	Rapport de complémentarité
Mise en œuvre d'une grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau, à travers l'ensemble du territoire communal.		L'OAP vient cartographier le principe de la grande trame verte et bleue sous la forme de pas japonais, reliés par des corridors écologiques.
Préservation, valorisation et aménagement d'espaces verts dans tous les quartiers.	Zone N dédiée aux zones naturelles.	L'OAP rappelle l'intérêt écologique de l'ensemble de ces espaces verts et bleus, accessibles ou non aux Orlysiens, et constituant des maillons essentiels de la trame verte et bleue.
Extension de certains espaces verts (parc de la Cloche, parc Jean Mermoz, parc de l'Oiseau).	Inscriptions graphiques au plan de zonage au titre des articles R.151-41 et R.151-43 du Code de l'Urbanisme : espace vert paysager relai, réservoir de biodiversité, talus ferroviaire, arbre remarquable et alignements d'arbres, pelouse de la zone aéroportuaire, milieux aquatiques et humides...	
Création de nouveaux espaces verts (SÉNIA, quartiers Est, Trou d'Enfer, Chemin des Carrières...).		
Aménagement d'un parc écologique aux Vœux.		
Préservation des pelouses et friches aéroportuaires.		
Préservation des talus ferroviaires et des alignements d'arbre.		
Préservations des milieux aquatiques et humides (darse, étang du Trou à Glaise, ru du parc Georges Méliès).		
Préservation des cœurs d'îlot des quartiers pavillonnaires en les rendant inconstructibles et favoriser les perméabilités écologiques.	Interdiction de construire sur les limites de fonds de parcelle dans la zone UP. Les clôtures devront prévoir des passages pour la petite faune.	
Extension du bois des Roses sur le parc de la Fondation d'Auteuil.	Emplacement réservé au bénéfice de la Ville.	
Limiter l'imperméabilisation du territoire urbain de la ville et favoriser la biodiversité en ville.	Incitation à réaliser des toitures végétalisées pour les toits terrasse de plus de 150 m ² . Coefficients de biotopes ambitieux pour conserver des surfaces de pleine terre importantes. Coefficients d'emprise au sol permettant de limiter l'imperméabilisation des sols.	

5. EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS AUX RÈGLES D'URBANISME ANTÉRIEURES

La Ville d'Orly a décidé de réviser son Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération du Conseil Municipal le 18 décembre 2007. Les changements apportés aux règles antérieures par ce PLU sont induits par plusieurs types de motifs.

1/ Une nouvelle donne réglementaire

Le contexte législatif et réglementaire qui régit les documents d'urbanisme a été largement modifié depuis l'approbation du PLU. Par conséquent, les règles du présent PLU ont apporté des changements par rapport au document antérieur pour pouvoir mettre en œuvre plusieurs lois.

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a permis de recentrer les considérations environnementales au cœur des projets de territoire, en incitant tout particulièrement à la mise en œuvre d'une consommation raisonnée du sol. La loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 vient renforcer les objectifs de limitation de la consommation de l'espace dans la continuité de la loi Grenelle, tout en incitant à la production de logements dans les secteurs d'enjeux afin de répondre aux besoins sans cesse croissants.

Les évolutions principales concernant le PLU, en application des lois Grenelle et ALUR, portent notamment sur :

- l'obligation de réaliser une analyse rétrospective sur dix années de la consommation des espaces par l'urbanisation et la nécessité de définir des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace,
- une analyse de la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis (diagnostic foncier),
- un inventaire des capacités de stationnement pour tous les modes de locomotion,
- l'identification des principaux éléments constitutifs de la trame verte et bleue,
- une évaluation de la place des espaces végétalisés présent dans les zones urbaines,
- la suppression du coefficient d'occupation du sol et de la taille minimale des parcelles dans le règlement.

La loi portant sur le Grand Paris du 3 juin 2010 renforce les objectifs de création de logements en Île-de-France (70 000 logements par an).

Les évolutions apportées par rapport au document d'urbanisme antérieur ont également pour fondement la mise en compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé en décembre 2013 et le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France approuvé en juin 2014.

2/ Une volonté d'adapter le territoire à de nouveaux besoins locaux, métropolitains et globaux

Les changements apportés aux règles sont également induits par la nécessité d'adapter le territoire à de nouveaux besoins, exigences et projets :

- un territoire en pleine évolution (EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Métropole du Grand Paris...),
- des besoins en termes d'équipements pour répondre aux évolutions de la population et des modes de vie,
- la nécessité de faire évoluer le PLU pour la mise en œuvre des grands projets urbains,
- de nouvelles exigences environnementales, des impacts négatifs sur l'environnement à limiter, une adaptation aux évolutions climatiques et énergétiques en cours,
- une volonté de mettre en valeur et protéger les patrimoines architectural, urbain et paysager.

3/ Synthèse des changements

3.1 Zones et secteurs

PLU 2007	PLU révisé
UA	UA
UB	UR
UC	UC
UD	N, UP
UE	UP
UF	UJF, UJS, UE
UR	UC, UR
UV	1AU
UZ	UZ
AUF	UE
AU	1AU, N
N	N

Zones	PLU 2007	PLU révisé	Différence
Zones urbaines	583,2 hectares	590,6 hectares	+ 7,4 hectares
Zones à urbaniser	55,9 hectares	8,5 hectares	- 47,4 hectares
Zones naturelles	30,0 hectares	70,0 hectares	+ 40 hectares
Total	669,1 hectares	669,1 hectares	

3.2 Les prescriptions graphiques

⇒ Liste des prescriptions existantes au PLU 2007

- Interdiction du changement de destination en habitation des locaux commerciaux ou artisanaux situés en rez-de-chaussée.
- Monument historique classé.
- Construction ou ensemble de constructions ou ensemble urbain ou élément de construction protégé.
- Construction ou ensemble de constructions ou ensemble urbain ou éléments de construction identifiés.
- Espace vert à protéger et à mettre en valeur.
- Arbre remarquable ou alignements d'arbres remarquables identifiés ou à préserver.
- Espace public identifié.

- Espace boisé classé.

⇒ **Liste des prescriptions du PLU révisé**

- Périmètre de gel.
- Périmètre de contrainte d'évolution du bâti lié à la présence de la ligne aérienne de contact.
- Prescriptions pour la protection du patrimoine bâti ou paysager :
 - les EBC du PLU de 2007 ont été supprimés car apparaissent non adaptés à la zone urbaine et à l'entretien des boisements. Cependant, le PLU comporte un seul espace boisé classé, sur le bois des Roses, étant donné sa valeur environnementale et sa situation. En revanche de nouvelles prescriptions pour la protection des espaces verts au titre de l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme sont inscrites et déclinées en fonction de l'espace à préserver :
 - espace vert paysager relai,
 - réservoir de biodiversité,
 - cimetière paysager,
 - jardin familial,
 - talus ferroviaire,
 - pelouse de la zone aéroportuaire,
 - arbre remarquable et alignements d'arbres,
 - milieux aquatiques et humides,
 - élément de patrimoine bâti remarquable repéré au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme,
 - ensemble urbain repéré au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

4/ Le règlement

4.1 La zone UA

La zone UA correspond au Vieil Orly.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 0,50 mètre
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/3$ avec un minimum de 3 mètres si la façade ne comporte pas de baie - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- $D=H/3$ avec un minimum de 2,50 mètres
Emprise au sol des constructions	- 60 %
Hauteur maximale des constructions	- 9,50 mètres à l'égout du toit - 12 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	20 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 15 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires

Elle correspond à la zone UA et plus précisément au sous-secteur UAa du PLU de 2007. Il n'y a pas d'évolution majeure des règles par rapport à ce dernier.

4.2 La zone UC

La zone UC correspond au secteur d'habitat collectif.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 3 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/2$ avec un minimum de 3 mètres si la façade ne comporte pas de baie - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- $D=H/3$ avec un minimum de 2,50 mètres
Emprise au sol des constructions	- 60 %
Hauteur maximale des constructions	- 21 mètres à l'égout du toit - 22,50 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	20 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 15 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires

Elle correspond à la zone UC du PLU de 2007, mais la délimitation de la zone a changé. Une partie de la zone UC est passée en zone UR (secteur de renouvellement urbain). Ce changement de zonage explique certaines différences avec les anciennes règles, notamment l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives et par rapport aux autres sur une même emprise.

4.3 La zone UE

La zone UE correspond aux zones d'activités économiques du territoire communal. Elle comprend trois secteurs : UEa, UEo et UEt.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	<ul style="list-style-type: none"> • UE - en retrait d'au moins 4 mètres • UEa - soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 4 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	<ul style="list-style-type: none"> • UE - $D=H/2$ avec un minimum de 8 mètres • UEa - $D=H/2$ avec un minimum de 4 mètres • UEo et UEt - soit sur les limites séparatives - soit en retrait

Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- non réglementée
Emprise au sol des constructions	<ul style="list-style-type: none"> • UE, UEo et UEt - 60 % • UEa - 80 %
Hauteur maximale des constructions	<ul style="list-style-type: none"> • UE, UEo et UEt - 23 mètres au point le plus haut • UEa - 16 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	<ul style="list-style-type: none"> • UE, UEa et UEt 15 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - 10 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires • UEo 30 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - 20 % en pleine terre - 10 % en espaces verts complémentaires

Cette zone correspond à l'ancienne zone UF dans le PLU de 2007. Il n'y a pas d'évolution majeure avec les règles de cette dernière. L'emprise au sol des constructions, fixé à un maximum de 60 à 80 % selon les secteurs, est maintenue ainsi que les règles d'implantation des constructions.

4.4 La zone UJC

La zone UJC correspond à la zone d'aménagement du Chemin des Carrières.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	<ul style="list-style-type: none"> - soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 2 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	<ul style="list-style-type: none"> - soit sur les limites séparatives - soit $D=H/2$ avec un minimum de 4 mètres
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- non réglementée
Emprise au sol des constructions	- non réglementée
Hauteur maximale des constructions	<ul style="list-style-type: none"> - 22 mètres à l'égout du toit - 25 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	<ul style="list-style-type: none"> 30 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - 25 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires

La zone UJC correspond à une partie de la zone UF du PLU de 2007. La création de cette zone vise à permettre le développement d'un nouveau quartier au Chemin des Carrières.

C'est pourquoi les règles sont assouplies par rapport à celles de l'ancienne zone UF. L'emprise au sol des constructions, par exemple, n'est plus règlementée, même si 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts.

4.5 La zone UJF

La zone UJF correspond à la zone d'aménagement du secteur sud du SÉNIA et du Pont de Rungis (Constellation, parkings Air France, franges de la cité-jardin).

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 3 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- non règlementée
Emprise au sol des constructions	- non règlementée
Hauteur maximale des constructions	- 27 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	15 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 10 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires

La zone UJF correspond à une partie de l'ancienne zone UF du PLU de 2007. Elle a été créée dans le présent PLU afin de permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement du SÉNIA. Cette vaste zone d'activités qui était autrefois liée au marché de Rungis peine aujourd'hui à se redynamiser. C'est pourquoi les règles sont assouplies par rapport à l'ancienne zone UF : la hauteur maximale des constructions est remontée à 27 mètres, l'emprise au sol des constructions n'est plus règlementée. L'obligation de traiter 15 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts joue néanmoins un rôle de maintien d'espaces de respiration.

4.6 La zone UJS

La zone UJS correspond à la zone d'aménagement du secteur nord du SÉNIA et du Pont de Rungis (Quinze Arpents et Puits Dixme).

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 3 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même	- non règlementée

emprise	
Emprise au sol des constructions	- non réglementée
Hauteur maximale des constructions	- 29 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	15 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 10 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires

La zone UJS correspond à une partie de l'ancienne zone UF du PLU de 2007. Elle a été créée dans le présent PLU afin de permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement du SÉNIA. Cette vaste zone d'activités qui était autrefois liée au marché de Rungis peine aujourd'hui à se redynamiser. C'est pourquoi les règles sont assouplies par rapport à l'ancienne zone UF : la hauteur maximale des constructions est remontée à 29 mètres, l'emprise au sol des constructions n'est plus règlementée. L'obligation de traiter 15 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts joue néanmoins un rôle de maintien d'espaces de respiration.

4.7 La zone UOAP

La zone UOAP correspond aux quatre OAP de secteur d'aménagement dans le Vieil Orly.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 3 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/3$ avec un minimum de 2 mètres si la façade ne comporte pas de baie - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation
Hauteur maximale des constructions	<ul style="list-style-type: none"> • pour toutes les OAP de secteur d'aménagement - 9,50 mètres à l'égout du toit - 12 mètres au point le plus haut • pour l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre - 12 mètres à l'égout du toit - 15 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	<ul style="list-style-type: none"> • pour toutes les OAP de secteur d'aménagement et l'îlot Aéroport de l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre, 30 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - 20 % en pleine terre - 10 % en espaces verts complémentaires • pour toutes l'îlot 11 Novembre de l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre, 20 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none"> - 15 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaire

La zone UOAP se situe dans les zones UA (Louis Bonin, Les Ruelles et Les Écoles) et UE (Gare-11 Novembre) du PLU de 2007. Les règles d'urbanisme sont sensiblement les

mêmes que celles de la zone UA du présent PLU. Cependant, elles sont adaptées dans leur écriture pour permettre la mise en œuvre des projets concernés et s'appuient sur des schémas graphiques qui précisent l'implantation des futures constructions.

Lorsque la règle n'est pas indiquée dans le dossier d'OAP de secteur d'aménagement, c'est la règle de la zone UA qui s'applique.

4.8 La zone UP

La zone UP correspond aux secteurs à dominante d'habitat pavillonnaire. Elle comprend deux secteurs : UPa pour le quartier du Parc de la Cloche et UPb pour le quartier de la cité-jardin, le Clos Marcel Paul et Grignon.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	<ul style="list-style-type: none"> • UP <ul style="list-style-type: none"> - en retrait d'au moins 4 mètres • UPa <ul style="list-style-type: none"> - en retrait d'au moins 6 mètres • UPb <ul style="list-style-type: none"> - en retrait d'au moins 3 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	<ul style="list-style-type: none"> • UP et UPb <ul style="list-style-type: none"> - soit sur les limites séparatives - $D=2,50$ mètres si la façade ne comporte pas de vue directe - $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes • UPa <ul style="list-style-type: none"> - soit sur une limite séparative - $D=2,50$ mètres si la façade ne comporte pas de vue directe - $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	<ul style="list-style-type: none"> - soit $D=H/3$ avec un minimum de 6 mètres - soit $D=H/2$ avec un minimum de 2,50 mètres
Emprise au sol des constructions	<ul style="list-style-type: none"> • UP <ul style="list-style-type: none"> - 40 % • UPa <ul style="list-style-type: none"> - 30 % • UPb <ul style="list-style-type: none"> - 60 %
Hauteur maximale des constructions	<ul style="list-style-type: none"> • UP et UPa <ul style="list-style-type: none"> - 7,50 mètres à l'égout du toit - 10,50 mètres au faitage • UPb <ul style="list-style-type: none"> - 9,50 mètres à l'égout du toit - 12 mètres au faitage

Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	<ul style="list-style-type: none"> • UP 55 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 45 % en pleine terre - 10 % en espaces verts complémentaires • UPa 65 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 55 % en pleine terre - 10 % en espaces verts complémentaires • UPb 35 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 30 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires
--	---

La zone UP correspond à l'ancienne zone UE du PLU de 2007. Cette zone était composée des secteurs UEa (Parc de la Cloche) et UEb (Cité Jardin). Compte tenu de la quasi-correspondance entre l'ancienne zone UE et la présente zone UP, il n'y aucune évolution majeure des règles qui restent adaptées à un contexte pavillonnaire. L'emprise au sol des constructions reste règlementée mais est abaissée à 30 % pour la zone UPa.

4.9 La zone UR

La zone UR correspond au secteur d'habitat collectif et de renouvellement urbain d'Orly Est.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 3 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- soit $D=H/3$ avec un minimum de 6 mètres - soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres
Emprise au sol des constructions	- non règlementée
Hauteur maximale des constructions	- 24 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	25 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : - 20 % en pleine terre - 5 % en espaces verts complémentaires

La zone UR correspond à l'agrégation de beaucoup de zones différentes du PLU de 2007 : principalement UB mais aussi UC et UR. Le but de la création de cette zone est la simplification du zonage. De ce fait, il est difficile de comparer les règles de la zone UR dans le présent PLU avec celles de l'ancien mais par rapport à l'ancienne zone UB, la hauteur des constructions est abaissée à 24 mètres et l'emprise au sol des constructions n'est plus règlementée.

4.10 La zone UZ

La zone UZ correspond à l'emprise de la zone aéroportuaire.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- soit sur les limites séparatives - soit $D=H/2$ avec un minimum de 10 mètres
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- non réglementée
Emprise au sol des constructions	- non réglementée
Hauteur maximale des constructions	- Hauteur des constructions exprimée en niveau NGF par référence au plan de servitude de dégagement aéronautique - Cette hauteur maximale ne pourra pas dépasser les limites fixées par le plan de servitudes aéronautiques de l'aéroport afin de ne pas créer d'obstacle à la navigation aérienne
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	- non réglementées

Le périmètre de la zone UZ reste inchangé par rapport à ce qu'il était dans le PLU de 2007, il n'y a donc aucun changement majeur de règles.

4.11 La zone 1AU

La zone 1AU correspond au secteur à urbaniser dans le Trou d'Enfer.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- non réglementée
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- non réglementée
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- non réglementée
Emprise au sol des constructions	- non réglementée
Hauteur maximale des constructions	- 21 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	- non réglementées

Les zones à urbaniser ont largement été réduites par rapport au précédent PLU (de 90 à 8,5 hectares). La zone AU du PLU de 2007 concernait le quartier du Trou d'Enfer ainsi que les Vœux. Elle ne correspond désormais plus qu'au Trou d'Enfer. La plupart des articles n'est pas réglementée, comme dans l'ancien PLU. Lorsque la zone sera ouverte à l'urbanisation dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les règles seront précisées.


4.12 La zone N

La zone naturelle N correspond à des zones à dominante de milieux et paysages naturels à protéger pour des motifs écologiques et de qualité du cadre de vie. Elle comprend deux secteurs : Ns et Nv.

Article	Principales caractéristiques du PLU
Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	- en retrait d'au moins 4 mètres
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	- en retrait
Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise	- non réglementée
Emprise au sol des constructions	- 10 %
Hauteur maximale des constructions	- 10 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations	- non réglementées

Au sein du PLU révisé, les zones naturelles sont renforcées, conformément aux objectifs du PADD. Les zones liées au parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin) et aux pelouses Buffon sont supprimées de la zone naturelle N de l'ancien PLU car font l'objet de réaménagement dans le cadre du projet de renouvellement des quartiers Est. Ils sont donc inscrits dans la zone UR. Toutefois ces espaces restent protégés à travers une trame graphique liée à un espace vert paysager relai à préserver. Leur zonage pourra donc ultérieurement évoluer lorsque ces espaces auront été aménagés de façon définitive. Le secteur des Vœux, anciennement classé en zone d'urbanisation future (limitée par le PPRI), ainsi qu'une large partie du bois des Roses, anciennement classé en zone UD, sont classés en zone naturelle dans le PLU révisé. La révision du PLU permet également de distinguer plusieurs secteurs au sein de la zone naturelle qui autorisent différents types d'équipements, sportifs ou de loisir en fonction de l'intérêt écologique du site et de la localisation. Les principales règles de la zone naturelle sont maintenues (hauteur, retrait des constructions).

6. ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS SUPRA COMMUNAUX

Documents supra communaux	État d'avancement et objet à la date d'arrêt du PLU	Déclinaisons des orientations et objectifs supra communaux dans le PLU d'Orly
<p>Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)</p>	<p>Le SDRIF a été approuvé le 27 décembre 2013, il définit le projet d'aménagement et de développement de l'espace francilien à l'horizon 2030.</p> <p>Les principales orientations à Orly sont les suivantes.</p> <p style="text-align: center;">Rappel de la CDGT</p>  <p>Habitat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat de 15 % minimum dans les espaces à densifier à proximité des gares. Orly dispose de deux gares RER (Orly-Ville et Les Saules). La quasi totalité du territoire est identifié au titre des quartiers à densifier à proximité des gares. - Augmenter la densité humaine et la densité moyenne des espaces d'habitat de 10 % minimum dans les espaces urbanisés à optimiser : Sentiers. - Secteurs à fort potentiel de densification : SÉNIA et Chemin des Carrières, le Trou d'Enfer et Cœur d'Orly sur la plateforme aéroportuaire. - Viser 30 % de logements locatifs sociaux pour accroître l'offre de logements abordables et la mixité sociale. - Suivre la règle des trois tiers instaurée par la loi du 18 janvier 2013 (relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social) : soit 	<p>PADD</p> <p>Le PLU d'Orly s'inscrit dans les objectifs du SDRIF. Il accompagne l'avenir et la cohésion de la commune et garantit une ville harmonieuse, ouverte, maillée et durable.</p> <p>Le PADD prévoit de perpétuer la croissance démographique et de répondre aux besoins des ménages en produisant une offre de logement satisfaisante en quantité comme en qualité à travers sa participation à l'effort régional de production de logements et répondre aux besoins des habitants, actuels et futurs (axe 2, objectif 1).</p> <p>Le PADD affiche aussi la volonté de construire un tiers de logements sociaux et un tiers intermédiaire (locatifs, en accession).</p> <p>Dans cette optique de production et diversification, il promeut la dynamisation des cœurs de ville et le renouvellement du tissu orlyzien en incluant une diversité de fonctions urbaines dans les opérations (axe 1, objectifs 1 et 2).</p> <p>La production de logements passera aussi par la réalisation des grands projets métropolitains (SÉNIA, Chemin des Carrières, Trou d'Enfer) qui ont aussi pour vocation une multifonctionnalité permettant de diversifier le parc actuel et de répondre à une multitude de besoins (axe 1, objectif 3).</p> <p>Ces projets multifonctionnels permettront de répondre aux objectifs économiques visés par le SDRIF en renforçant les centralités de la commune et surtout en maintenant la vitalité économique et en permettant aux Orlysiens d'accéder à l'emploi (axe 2, objectif 2). Le PADD veut, à ce titre, conforter les activités existantes et en développer de nouvelles. Par ailleurs,</p>

	<p>dans une même opération, construire un tiers de logements sociaux, un tiers de logements intermédiaires et un tiers de logements libres.</p> <p><u>Économie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Structurer et renforcer les polarités économiques : zone d'activités du SÉNIA, écoquartier d'affaires Cœur d'Orly, secteur des Vœux et du Bouvray. - Localiser les espaces de construction de bureaux par la recherche d'une accessibilité optimale et en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale. Deux sites multimodaux ont été identifiés à Orly : la zone d'activités du SÉNIA et la plateforme portuaire des Ports de Paris. - Renforcer la diversité économique et favoriser la conversion écologique et sociale de l'économie. <p><u>Équipements</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Densifier les espaces existants. - Requalifier les équipements existants. - Implanter les nouveaux équipements sur des sites bien desservis par les transports en commun et les circulations douces. - Garantir l'intégration environnementale des grands équipements et leur desserte par le réseau de transports en commun de niveau métropolitain. <p><u>Transports</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Permettre la mobilité quotidienne des personnes, fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs. Orly est concernée par la création d'une gare TGV, hub francilien au niveau de l'aéroport. - Renforcer le réseau de transports collectifs par, notamment, la fiabilisation et la modernisation du RER C, la mise en service du tramway T9 et son prolongement jusqu'à l'aéroport, le prolongement de la ligne de bus 393 jusqu'à l'aéroport (TCSP SÉNIA), et l'arrivée du métro 14 à Pont de Rungis et Aéroport Paris-Orly. 	<p>les pôles d'emploi seront pourvus en transports en commun, grâce à l'arrivée des transports du GPE mais aussi l'incitation de la commune à utiliser des modes alternatifs à la voiture particulière comme les modes doux en encadrant des projets cyclables, piétons...</p> <p>Le développement économique se fera aussi dans le respect de l'environnement et la biodiversité, le PADD affichant l'objectif de favoriser l'écologie urbaine comme principe de développement (transition énergétique, minimisation de l'empreinte écologique...).</p> <p>Concernant les équipements, le PADD s'inscrit pleinement dans les objectifs du SRIF en faisant des équipements publics le socle des politiques éducatives, de solidarité et partage pour les habitants et usagers actuels et futurs (axe 2, objectif 2). Il a pour objectif d'optimiser les équipements existants et de favoriser de nouveaux projets. Ces projets seront accompagnés d'une desserte en transport en commun et des modes doux à la fois sur les sites existants et sur les nouveaux.</p> <p>De manière générale, le PADD vise à permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers (axe 2, objectif 5).</p> <p>Pour ce faire, le PADD prévoit d'accompagner les projets pour connecter les pôles d'attractivité de la commune comme la modernisation du RER C, l'arrivée des lignes de métro 14 et 18, celle du tramway T9, de la gare TGV sur le site de l'aéroport, le franchissement de la Seine....</p> <p>Les modes alternatifs à la voiture sont aussi privilégiés dans ces objectifs en améliorant et développant le réseau doux (axe 2, objectif 5).</p> <p>Dans le but de promouvoir les mobilités durables, le PADD s'inscrit dans les objectifs du SDRIF visant à développer le travail à distance grâce au déploiement du très haut débit : la commune d'Orly s'engage à couvrir l'ensemble de son territoire en très haut débit et fibre optique en 2025 (axe 2, objectif 2).</p>
--	---	---

	<p>- Favoriser le développement du travail à distance par le développement des réseaux numériques et le déploiement du très haut débit.</p> <p><u>En matière de préservation de la biodiversité et de paysage</u></p> <p>Le SDRIF définit plusieurs objectifs globaux en matière de préservation de la biodiversité, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - protéger et valoriser les espaces naturels et anticiper les mutations environnementales, - développer une approche environnementale de l'urbanisme, - préserver et valoriser les grands paysages d'Île-de-France, notamment les reliefs (buttes, coteaux) et les belvédères et les vues associées, - fixer les limites à l'urbanisation, favoriser la densification plutôt que l'étalement urbain, - conforter la trame verte d'agglomération et garantir les continuités écologiques en développant des réseaux de liaisons vertes et d'itinéraires doux et en veillant à garantir le déplacement des espèces dans le tissu urbain, - considérer la nature en ville comme un partenaire de développement et non une variable d'ajustement de l'extension urbaine, - favoriser le développement de jardins partagés et familiaux, - faire entrer la nature en ville (favoriser la présence d'espaces ouverts urbains comme les espaces verts et boisés publics mais aussi jardins, cœur d'îlots...), - redonner une perméabilité aux berges artificialisées, sauvegarder la ressource en eau et en améliorer la qualité. <p>La carte de destination du SDRIF identifie par ailleurs un espace vert et/ou espace de loisir d'intérêt régional à créer au niveau du secteur des Roses (Grignon) ainsi qu'une liaison verte Nord-Sud à préserver le long de la RN7 à l'ouest du territoire communal. Le fleuve et ses abords sont également des éléments d'intérêt à préserver et valoriser.</p> <p><u>En matière de risques, nuisances et pollution</u></p> <p>Le SDRIF définit des objectifs globaux avec lesquels le PLU doit être</p>	<p>En termes de préservation des paysages et de l'environnement, le PADD s'inscrit également dans les objectifs du SDRIF. En effet tout l'axe 3 traite de l'ambition d'embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux, en déclinant des objectifs forts de préservation et de mise en valeur des espaces de nature, et éléments paysagers et de prise en compte des risques sur le territoire, et notamment le risque inondation.</p> <p>Le PADD prône également le renforcement des performances environnementales et énergétiques à travers plusieurs objectifs : 1.4.1 Soutenir l'émergence d'un urbanisme durable, qui cherche à viser l'exemplarité sur les projets du territoire, 1.4.4 Réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé, et 1.4.5 Inscrire tout le territoire dans la transition énergétique.</p> <p><u>OAP</u></p> <p>Le PLU d'Orly comporte six OAP sectorielles et quatre OAP de secteurs d'aménagement qui ont été établies en compatibilité avec le SDRIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des orientations en faveur du développement des transports en commun et la création de liaisons douces dans les différentes OAP, - des orientations prônant la mixité fonctionnelle, garantissant ainsi un certain équilibre à l'échelle du territoire communal, - des orientations en faveur du cadre de vie et de l'affirmation de la trame verte. Les OAP intègrent ainsi des principes d'aménagement au bénéfice du traitement des espaces verts. <p><u>Règlement</u></p> <p>Le règlement du PLU d'Orly encourage la mixité des fonctions urbaines sur le territoire et dans la plupart des zones urbaines, en cohérence avec les objectifs du SDRIF de rapprochement des emplois et des actifs et de rapprochement des services et des habitants.</p> <p>Les changements apportés au règlement sont l'adaptation aux</p>
--	--	--

	<p>compatible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduire la vulnérabilité de la ville aux risques, aux pollutions et aux nuisances, - lutter contre l'imperméabilisation des sols et privilégier un cycle de l'eau plus naturel en favorisant l'infiltration des eaux pluviales, - rechercher une utilisation raisonnée des sites pollués et proscrire la localisation de nouvelles activités à risque important pour la population. <p><u>En matière de performance énergétique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050 et la transition énergétique. - Structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture individuelle. - Privilégier des espaces bâtis économes en ressources. 	<p>nouveaux besoins du territoire.</p> <p>Plusieurs outils réglementaires sont utilisés afin de répondre aux exigences d'augmentation des densités du SDRIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des secteurs de renouvellement privilégiés sont identifiés, - des linéaires commerciaux en centre-ville afin de préserver le dynamisme commercial, - des évolutions de règles dans les zones urbaines spécifiques pour permettre également des opérations dans des secteurs déjà constitués, - dans le reste du territoire, le renouvellement de la ville sur elle-même est possible, notamment dans les zones urbaines mixtes où les emprises au sol fixées permettent des évolutions des tissus existants, tout en préservant les qualités paysagères de chaque tissu, notamment grâce au pourcentage d'espaces verts imposés. <p>Le paysage est également pris en compte avec la définition d'un ensemble de règles relatives à l'implantation des constructions, à l'emprise au sol, à la hauteur et à l'aspect des constructions, permettant d'assurer une harmonie des formes urbaines.</p> <p>Le règlement prévoit diverses prescriptions en faveur d'un urbanisme durable (article 5). Il intègre tout d'abord des prescriptions favorables à la trame verte et bleue dans la ville avec notamment des coefficients minimum d'espaces verts pondérés en fonction de la qualité écologique et hydraulique du substrat dans les espaces libres des zones urbaines.</p> <p>Les milieux les plus naturels d'intérêt sont quant à eux classés en zone N. Des cœurs d'îlots, des jardins partagés, alignements d'arbres, arbres remarquables, espaces verts paysagers, sont également inclus dans les inscriptions graphiques du PLU.</p> <p>Par ailleurs, le zonage prend en compte les ambitions en termes de préservation de l'environnement inscrites dans le SDRIF, par l'augmentation des surfaces des zones protégées (augmentation des zones N et des prescriptions graphiques pour préserver la trame verte et bleue), comme sur l'espace boisé du secteur</p>
--	--	--

		<p>des Roses ou aux Vœux.</p> <p>Diverses règles assurent également la performance environnementale, et notamment la performance énergétique du territoire, proposant dans toutes les zones une souplesse dans les règles d'implantation et d'emprise au sol pour la prise en compte d'éléments techniques permettant une isolation thermique des bâtiments ou la mise en place de pare soleil. Les terrasses de plus de 150 m² devront prévoir soit leur végétalisation soit la mise en place de dispositifs de production d'énergie renouvelable. La récupération des eaux de pluies et l'utilisation de matériaux bio sources sont par ailleurs recommandées.</p> <p>La prise en compte des risques naturels est assurée dans le règlement, principalement en favorisant une gestion des eaux pluviales à la parcelle, permettant ainsi de limiter le ruissellement et les phénomènes de remontées de nappes. Enfin le règlement se positionne également en faveur de la performance environnementale en prévoyant des prescriptions encourageant les économies d'eau et la bonne gestion de l'assainissement et des déchets.</p>
<p>Contrat de Développement Intercommunal Territorial du Grand Orly</p>	<p>La ville d'Orly est concernée par le CDT du Grand Orly, signé en novembre 2013. Ce contrat doit permettre la mise en place de trois objectifs stratégiques sur ce territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer la mobilité et l'accessibilité du territoire à toutes les échelles en complétant l'offre actuelle grâce au TGV, au Grand Paris Express, au tramway et aux bus, - renforcer et diversifier l'offre économique autour des ensembles structurants (aéroports, Rungis...) afin d'affirmer le positionnement métropolitain du territoire, - développer une offre résidentielle attractive et une nouvelle armature adaptée aux réalités du territoire (inondations, nuisances sonores...). <p>Ces objectifs sont déclinés en enjeux thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • en matière d'habitat : 	<p>Les orientations du CDIT ont été déclinées de la même manière que pour celles du SDRIF.</p> <p><u>PADD</u></p> <p>Le PADD, en plus de répondre aux objectifs communs avec le SDRIF, s'inscrit en cohérence avec des objectifs plus précis du CDIT.</p> <p>Il prévoit la construction de 250 logements neufs par an d'ici 2025 afin de répondre à la production de 3 000 logements sur le secteur.</p> <p>Visé à créer des emplois (axe 2, objectif 3) en accueillant de nouvelles activités en lien avec les secteurs innovants d'Orly.</p> <p><u>OAP</u></p> <p>Certaines OAP répondent spécifiquement à des objectifs du CDIT, notamment concernant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le fret puisque l'OAP Cœur d'Orly vise à favoriser l'intensification des

	<ul style="list-style-type: none"> - mieux habiter et travailler dans le territoire du Grand Orly, - répondre à l'importance de la demande de logements, - placer la préoccupation environnementale au cœur de la stratégie du territoire, - produire 1 000 logements par an. <ul style="list-style-type: none"> • en matière de mobilité : <ul style="list-style-type: none"> - moderniser l'aéroport d'Orly pour l'échelle internationale, - développer le Grand Paris Express et les axes routiers majeurs à l'échelle de la Métropole, - mettre en place un réseau de TCSP et une offre routière locale, - renforcer les réseaux de bus et les voiries partagées à l'échelle communale. • en matière de développement économique : <ul style="list-style-type: none"> - consolider le pôle économique du Grand Orly en s'appuyant sur sa diversité, - rapprocher les emplois et les qualifications de la population active et résidente. • en matière d'équipements : <ul style="list-style-type: none"> - développer l'offre en équipements de proximité, - développer la dimension culturelle. <p>En outre à Orly, 15 projets en cours ont été identifiées dans le CDT, selon différentes thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • transport et mobilité : <ul style="list-style-type: none"> - création du pôle multimodal air-fer (GPE, TCSP, Tramway et TGV) à Pont de Rungis et aux aérogares, - réalisation des lignes 14 et 18 du métro, - mise en place du tramway 9 et son prolongement vers l'aéroport, - amélioration du RER C, - projet de transport en site propre Sucy-Orly (ligne 393), - projet transport en site propre SÉNIA-Orly (ligne 393), - renforcement des pôles gares d'Orly-Ville et Les Saules pour créer un pôle d'échange (RER C et tramway 9, puis avec le TCSP SÉNIA -Orly), -étude sur le franchissement ferroviaire de la Seine au niveau du secteur des Vœux, - projet de promenade autour de la zone aéroportuaire. 	<p>activités de fret sur son secteur,</p> <ul style="list-style-type: none"> - la création d'emplois avec le site du SÉNIA qui a pour objectif de soutenir les activités existante et d'en accueillir de nouvelles pour répondre aux capacités d'emplois prescrites par le CDIT.
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • habitat et développement urbain : <ul style="list-style-type: none"> - projet de quartier au Trou d'Enfer, - prolongement de l'opération de renouvellement urbain du Grand Ensemble d'Orly, - enjeu de renouvellement de la zone du SÉNIA et projet de renouvellement urbain comprenant les secteurs des Quinze Arpents et du Chemin des Carrières. • économie : <ul style="list-style-type: none"> - projet Cœur d'Orly, - réflexion stratégique sur les fonctions logistique du territoire, notamment sur la zone du SÉNIA, - réflexions sur la mise en place d'un cluster Eaux-Milieu-Sols, - enjeu de renouvellement de la zone du SÉNIA. 	
<p>Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont</p>	<p>Le projet de développement de l'OIN s'appuie sur ces objectifs politiques majeurs mais également sur les principes de l'aménagement durable qui impliquent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une meilleure qualité de vie dans la ville, - une ville mieux structurée en son sein et mieux reliées aux territoires voisins, - une prise en compte des changements climatiques et du contexte énergétique dans une politique de développement durable. <p>Des objectifs quantitatifs ont également été définis. Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - créer 1 000 emplois par an pour maintenir un taux d'emploi de 1, - construire, à terme, 3 000 logements nets par an, - développer la performance économique du territoire, notamment en s'appuyant sur les secteurs d'excellence que sont la santé (pôle Medicen), le numérique (Cap Digital), l'agro-alimentaire (sièges sociaux, MIN), les éco-industries..., - améliorer la performance globale des déplacements en maillant et hiérarchisant les différents modes. <p>Outre les enjeux classiques d'accessibilité par la route et les transports en commun, le développement du fret par le fer ou l'eau et des liaisons douces tiennent leurs places dans le projet commun.</p>	<p>Les orientations de l'OIN ont été déclinées de la même manière que pour celles du SDRIF.</p>

<p>Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France</p>	<p>Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) a été révisé et actualisé pour fixer des objectifs et un cadre aux politiques de déplacements à l'horizon 2020. L'échelon régional du document vise une coordination des politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de déplacements.</p> <p>Avec une estimation de la croissance globale des déplacements de 7 % d'ici 2020, le PDUIF vise :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs, - une croissance de 10 % des déplacements en mode actif (marche, vélo), - une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisées. <p>Pour cela, le document identifie sur Orly différents projets en matière de mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les lignes 14 et 18 du Grand Paris Express, - le tramway 9, - le Tzen Sucy-Bonneuil-Pompadour-SÉNIA-Orly (ligne 393), - la création des sites propres pour l'Orlybus et les lignes 183 et ligne 91-10, - la plateforme portuaire d'Orly, - la gare d'Orly-Ville (+ 2 500 voyageurs/jour). <p>Le PDUIF impose également la prise en compte, dans les PLU, des normes de stationnement pour les opérations de bureaux. Ces normes varient selon la proximité à des points de desserte structurante et le zonage d'application du plan. Concernant Orly, une grande partie de la commune se situe à moins de 500 mètres d'un point de desserte structurant. Le PLU ne pourra exiger pour les constructions de bureaux plus d'une place pour 60 m² de surface de plancher.</p>	<p>PADD</p> <p>Le PLU d'Orly relève les défis posés par le PDUIF dans la mesure où il œuvre en faveur d'une meilleure performance du réseau de transports en commun, de la réduction de l'automobile au profit des modes doux, d'une requalification des grands axes de circulations et de l'amélioration des déplacements cyclistes et piétons.</p> <p>Ainsi, le PADD rappelle les défis du PDUIF à relever notamment au sein de l'axe 2 (objectif 3 et 5) et de l'axe 3 (objectif 4)</p> <p>OAP</p> <p>L'ensemble des OAP du PLU intègre les enjeux et les défis du PDUIF, notamment concernant les déplacements doux et l'arrivée des nouvelles lignes de transports.</p> <p>Règlement</p> <p>Les dispositions de l'article 6 du règlement (dispositions communes aux zones urbaines) reprennent les normes recommandées par le PDUIF.</p>
<p>Plan de Déplacement du Val-de-Marne</p>	<p>Le Plan de Déplacements du Val-de-Marne, adopté en 2009, fait office de document d'orientation de la politique de déplacements dans le département.</p> <p>Il propose trois axes stratégiques complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • renforcer la solidarité des territoires et des personnes, en améliorant l'accès à la mobilité pour influencer sur la justice sociale, le développement économique, 	<p>PADD</p> <p>Le PLU d'Orly répond aux exigences du plan de déplacement de la même manière qu'il s'inscrit dans le PDUIF, à savoir à travers l'axe 2 (objectifs 3 et 5) concernant les liaisons de transports (coupures urbaines), le franchissement de la Seine et le maillage de liaisons douces, l'axe 3 (objectif 4) concernant la qualité et la préservation du cadre de vie en</p>

	<p>la paix civile, le développement durable et les liens entre les zones de logements,</p> <ul style="list-style-type: none"> • accompagner le développement économique et l'emploi, en desservant les pôles d'emplois départementaux et régionaux par les transports publics et en minimisant l'impact des transports de marchandises sur la population, • préserver l'environnement et améliorer la qualité de vie, en préservant l'environnement par la maîtrise des nuisances et de l'efficacité écologique à l'échelle globale. <p>La ville d'Orly est localisé dans le secteur ouest du plan de déplacements et est concernée par les problématiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - manque de liaison de rocade en transports en commun, - mauvaise desserte d'Orly et de Rungis, - déficit de traversée de la Seine, - manque de cohérence du gabarit de l'A86, - développement urbain important. 	<p>limitant les nuisances et les impacts environnementaux.</p> <p><u>OAP</u></p> <p>Toutes les OAP intègrent les objectifs du plan de déplacements en proposant de meilleures cohérences et structuration entre les différents modes de transports, notamment au regard des grands projets métropolitains et des secteurs de renouvellement.</p>
<p>Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne (SDIC)</p>	<p>Depuis 2002, le Conseil Départemental du Val-de-Marne subventionne la réalisation des aménagements cyclables communaux et intercommunaux inscrits au Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne (SDIC).</p> <p>Dans le cadre de ce schéma, le Val-de-Marne a défini un réseau d'axes à aménager au sein duquel 19 itinéraires sont jugés comme prioritaires. La commune d'Orly est concernée par trois de ces itinéraires prioritaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'itinéraire 5, de Choisy-le-Roi à Villeneuve-le-Roi, - l'itinéraire 7, du Kremlin-Bicêtre à Rungis, - l'itinéraire 13, d'Ivry-sur-Seine à Ablon-sur-Seine. 	<p><u>PADD</u></p> <p>Le PLU d'Orly s'inscrit dans le SDIC à travers son axe 2 (objectif 5) qui définit une politique de valorisation des déplacements alternatifs à la voiture en mentionnant dans ses pièces graphiques de s'inscrire dans le SDIC.</p> <p><u>OAP</u></p> <p>Les OAP concernées par les itinéraires visés dans le SDIC intègrent pleinement leur aménagement ou réaménagement dans le cadre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'OAP Orly-Est qui prévoit de requalifier les avenues des Martyrs de Châteaubriant et Marcel Cachin et d'accompagner l'arrivée du tramway sur la voie des Saules, - l'OAP Le Vieil Orly qui préconise le prolongement du T9 sur l'avenue de la Victoire, - l'OAP des Vœux qui a pour objectif de créer une liaison douce sur le chemin de halage, - l'OAP Cœur d'Orly qui vise à permettre le passage de liaisons douces au nord de son secteur, complétant ainsi le maillage avec la rue Charles Tillon.

<p>Programme Local de l'Habitat d'Orly</p>	<p>Ce document a été adopté en octobre 2013 et permet de faire une photographie et une analyse du parc de logements d'Orly et de ses dynamiques. Les constats soulignés lors de l'élaboration du diagnostic ont permis de définir des enjeux et des orientations pour la mise en place de ce programme sur Orly :</p> <ul style="list-style-type: none"> • tenir un rythme de production de logements soutenu et poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale : <ul style="list-style-type: none"> - produire 250 logements par an dont 83 logements sociaux et anticiper les développements futurs, - poursuivre la production de logements locatifs sociaux, - renforcer l'offre foncière intermédiaire et poursuivre la production en accession sociale et maîtrisée, • poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale, • renforcer la mixité à l'échelle des quartiers : <ul style="list-style-type: none"> - dans les opérations, construire un minimum de 33 % de produits intermédiaires, dont 7 % de logements locatifs, 15 % de logements en accession sociale et 11 % de logements intermédiaires, • apporter des réponses aux publics spécifiques : <ul style="list-style-type: none"> - favoriser le rapprochement habitat-emploi pour les actifs du territoire, - s'assurer de la prise en compte du vieillissement de la population et de la problématique du handicap, - développer l'offre et les dispositifs en faveur du logement des jeunes en insertion, - coordonner les sorties des structures d'hébergement, - accueillir les gens du voyage, • poursuivre l'effort de renouvellement urbain, d'amélioration et de gestion du parc de logements existant : <ul style="list-style-type: none"> - achever le programme ANRU et organiser la poursuite du renouvellement urbain, - développer la connaissance des copropriétés et assurer le relais des actions en faveur de l'amélioration, - aller vers une politique d'attribution partagée pour améliorer l'équilibre 	<p>PADD</p> <p>En cohérence avec le PLH, le PLU d'Orly vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - participer à l'effort régional de logements en produisant 250 logements neufs par an (axe 2 objectif 1) dont un tiers (83) logements sociaux, - favoriser la mixité sociale en produisant un tiers de logements intermédiaires (axe 2 objectif 1), - maintenir la vitalité économique en favorisant l'équilibre habitat/emploi (axe 2 objectifs 3 et 4), - poursuivre la politique de renouvellement urbain (axe 1 objectif 2 et axe 2 objectif 2). <p>OAP</p> <p>Les OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray, SÉNIA • Chemin des Carrières, Le Vieil Orly et Orly-Est répondent aux orientations du PLH en termes de mixité sociale.</p> <p>Par ailleurs, les orientations concernant le renouvellement urbain sont pleinement prises en compte dans les OAP Orly-Est et Le Vieil Orly.</p>
---	--	---

	<p>social de l'habitat,</p> <ul style="list-style-type: none"> • animer la politique locale de l'habitat : <ul style="list-style-type: none"> - mettre en place un dispositif de suivi et d'observation et fédérer les acteurs autour de la politique communale de l'habitat. 	
<p>Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux (SDAGE)</p> <p>Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bièvre</p>	<p><u>SDAGE</u></p> <p>Le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie a été arrêté le 1er décembre 2015 et devait être applicable depuis le 1er janvier 2016. Toutefois, l'annulation de l'arrêté du 1er décembre 2015 par le Tribunal administratif de Paris remet expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Le SDAGE 2010-2015 est donc aujourd'hui réglementairement en vigueur et applicable selon ce jugement. Élaboré en 2009 puis révisé en 2015, le SDAGE fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux, déclinés autour d'objectifs qui concernent à la fois la gestion des risques liés à l'eau, et la préservation de la biodiversité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - diminution des pollutions ponctuelles, - diminution des pollutions diffuses, - protection de la mer et du littoral, - restauration des milieux aquatiques, - protection des captages pour l'alimentation en eau potable, - prévention du risque d'inondation. <p><u>SAGE</u></p> <p>Les cinq grandes orientations pour le SAGE sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie, - maîtrise des ruissellements urbains et la gestion des inondations, - maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière, - reconquête des milieux naturels, - mise en valeur de la rivière et de ses rives pour l'intégrer dans la ville. <p>Le PLU a un délai de mise en compatibilité avec le SAGE de 3 ans.</p> <p>La moitié nord de la commune est incluse dans le périmètre du SAGE de la Bièvre, entré en vigueur le 7 août</p>	<p><u>PADD</u></p> <p>Dans son axe 3, le PADD vise un projet de territoire durable, il fixe comme objectif de mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine (objectif 3.1), mais également d'assurer une trame verte et bleue structurante constituée d'un réseau en pas japonais composé des espaces verts publics et privés et des points d'eau (objectif 3.2.1), et de coordonner les risques naturels et développement urbain(objectif 3.5.1).</p> <p>En outre, le PADD entend également restreindre, dans la mesure du possible, l'imperméabilisation des sols, en augmentant sur les surfaces d'espaces verts protégées, et lors des constructions nouvelles notamment en conservant des espaces de pleine terre suffisant et le maintien des cœurs d'îlots verts.</p> <p><u>Règlement</u></p> <p>Les prescriptions du règlement permettent de décliner ces orientations, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une réduction et un contrôle de l'imperméabilisation des sols illustrés par l'article 5. Il impose des coefficients d'espaces verts (pleine terre et complémentaires) dans les espaces libres qui favorisent l'infiltration des eaux pluviales limitant, ainsi, le ruissellement. De plus, l'ensemble des inscriptions graphiques de protection de la trame verte et bleue contribueront à faciliter la gestion des eaux pluviales par infiltration directe, • le raccord des nouvelles constructions au réseau déjà existant. Le règlement maintient les prescriptions de raccordement aux réseaux eau potable/eaux usées déjà existantes, ainsi que l'obligation de privilégier en priorité une gestion des eaux pluviales à la parcelle. <p>L'application des règles déclinées au</p>

	<p>2017. Cela implique une surveillance nécessaire des impacts de la qualité de l'eau dans le contexte des nombreux travaux de l'OIN Orly Rungis Seine Amont.</p>	<p>sein du règlement d'assainissement départemental qui sont transcrites dans le règlement d'assainissement local, notamment en ce qui concerne le débit maximal de fuite autorisé.</p>
<p>Schéma environnemental des berges des voies navigables d'Île-de-France</p>	<p>Instaurée par le Conseil Régional en 2008, réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France et soutenue par l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, cette étude constitue un recueil d'informations permettant de représenter sous forme de cartes l'état environnemental et écologique des berges franciliennes. Elle a pour but de connaître le niveau d'artificialisation des berges, l'état de la végétation rivulaire terrestre et aquatique, les continuités écologiques longitudinales et transversales et les pressions auxquelles sont soumises les berges. Ces dernières ont été séparées en 43 zones et une carte est établie pour chacune. Une note d'opportunité de renaturation/conservation a été donnée à chaque tronçon de berge en fonction de la qualité intrinsèque de la berge, de l'intérêt écologique du site, de la situation par rapport à une trame verte et bleue locale et des contraintes présentes.</p>	<p><u>PADD</u></p> <p>À travers l'axe 1.3.3 Aménager les Vœux et reconnaître les bords de Seine comme un site à dominante naturelle dédié à la détente et aux loisirs, le PADD inscrit l'objectif de valorisation et de préservation des berges de la Seine à travers la mise en valeur du site des Vœux, dont la vocation restera naturelle et de loisir.</p> <p><u>OAP</u></p> <p>Les OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray et de la grande trame verte et bleue traduisent les objectifs inscrits dans le PADD pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mettre en valeur le chemin de halage le long du fleuve pour assurer une continuité piétonne et cycliste tout au long de la rive gauche du fleuve , et assurer des connexions piétonnes vers toute la ville, • valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'accès facilité à la Seine, par la création d'un grand parc écologique et le développement d'activités de loisirs et pédagogiques, • faire des Vœux un site écologique à la croisée de la trame verte et bleue régionale le long de la Seine et le grande trame verte d'Orly, • mettre en œuvre la grande trame verte et bleue d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau, en s'appuyant sur le secteur des Vœux. <p><u>Règlement</u></p> <p>Par un classement en zone naturelle, les berges de Seine et le site des Vœux sont protégés de toute construction nouvelle afin de maintenir l'intérêt écologique des sites.</p>

<p>Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France</p> <p>Plan Climat Énergie Territorial (PCET) du Val-de-Marne</p>	<p>Pour mettre en place les objectifs des lois Grenelle de l'environnement 1 et 2 au niveau local, le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France fixe les objectifs et orientations au niveau régional et propose des moyens adaptés au territoire francilien. Il a été approuvé le 23 novembre 2012 et soumis à un arrêté préfectoral le 14 décembre 2012. Ses objectifs concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la sobriété énergétique et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, - la maîtrise des consommations électriques du territoire, - le développement des modes de transports alternatifs, - la promotion de la densification et de la mixité fonctionnelle, - le développement des énergies renouvelables, - la densification, l'extension et la création de réseaux de chaleur et en privilégiant le recours aux énergies renouvelables. <p>Il fixe également des objectifs en matière de qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> - poursuivre l'amélioration des connaissances en matière de qualité de l'air, - caractériser le plus précisément possible l'exposition des franciliens à la pollution de l'air, - inciter les franciliens et les collectivités à mener des actions améliorant la qualité de l'air. 	<p><u>PADD</u></p> <p>L'axe 1 du PADD affiche plusieurs objectifs pour la lutte contre le changement climatique, notamment à travers l'objectif 1.4.1 Soutenir l'émergence d'un urbanisme durable. Cet objectif met en avant les ambitions de la Ville pour inciter à la Haute Performance Environnementale et inscrit l'articulation avec les actions inscrites dans l'Agenda 21 d'Orly. Cette ambition passe également par la recherche de déplacement plus vertueux, de la mixité et de l'adaptation de la ville aux besoins de chacun.</p> <p>L'objectif 1.4.1 Réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé soutient également un développement durable à travers des ambitions pour limiter l'imperméabilité des sols, poursuivre une bonne gestion des déchets, optimiser la gestion de l'assainissement, lutter contre le gaspillage de l'eau potable, et limiter l'extension du développement urbain sur les espaces naturels.</p> <p>Enfin l'objectif 1.4.5 Inscrire tout le territoire dans la transition énergétique, soutient la volonté de tendre vers une réhabilitation énergétique du bâti, d'optimiser les réseaux de chaleur, et d'intégrer des objectifs énergétiques ambitieux dans les projets.</p> <p><u>Règlement</u></p> <p>Diverses règles assurent également la performance environnementale, et notamment la performance énergétique du territoire, proposant dans toutes les zones une souplesse dans les règles d'implantation et d'emprise au sol pour la prise en compte d'éléments techniques permettant une isolation thermique des bâtiments ou la mise en place de pare soleil. Les terrasses de plus de 150 m² devront prévoir soit leur végétalisation soit la mise en place de dispositifs de production d'énergie renouvelable. La récupération des eaux de pluies et l'utilisation de matériaux bio sources sont par ailleurs recommandées.</p>
---	--	---

		Enfin le règlement se positionne également en faveur de la performance environnementale en prévoyant des prescriptions encourageant les économies d'eau et la bonne gestion de l'assainissement et des déchets.
Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la Région Île-de-France	<p>Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France a été adopté le 21 octobre 2013. Il identifie les composantes de la trame verte et bleue régionale et les enjeux de préservation des continuités écologiques. Le schéma définit ensuite les priorités régionales à travers un plan stratégique et propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.</p> <p>Il comporte dix objectifs opérationnels qui s'inscrivent dans la continuité de la Charte Régionale de la Biodiversité (2003). Les moyens de mise en œuvre de la stratégie sont d'ordre réglementaire, financier et foncier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintenir et restaurer les continuités écologiques, - développer un réseau d'aires protégées, - diminuer les pressions sur les milieux naturels, - améliorer la connaissance de la biodiversité et suivre son évolution, - mobiliser tous les acteurs de la société civile sur l'ensemble de ces objectifs, - accompagner les acteurs pour l'intégration de la biodiversité dans toutes les politiques de manières transversales, - mieux faire connaître la biodiversité, - développer les coopérations en matière de biodiversité de l'inter régional à l'international, - évaluer et anticiper les impacts du changement climatique, - donner l'exemple. <p>Orly est plus particulièrement concerné par les principaux corridors à restaurer, identifiés le long de la Seine.</p>	<p>Le principal enjeu identifié par les SCRE sur la commune d'Orly concerne la restauration des corridors alluviaux multi trame le long de la Seine. Cet enjeu est traduit dans le PLU notamment par la protection des secteurs en bord de Seine. Ces espaces sont classés en zone à urbaniser dans le PLU en vigueur, la révision du PLU permet de protéger les espaces au sud du chemin du Bouvray et de la darse par un classement en zone naturelle. La darse est préservée et classée comme milieu aquatique et humide et le secteur du Manche de Houe comme réservoir de biotope.</p> <p>Par ailleurs, les autres espaces de nature sont également préservés à travers un classement en zone naturelle ou par une prescription graphique permettant de préserver ces secteurs.</p> <p>En outre, les espaces verts résidentiels sont préservés grâce au coefficient de biotope de surface (avec pourcentage de pleine terre minimum) qui permet de garantir le maintien d'espaces végétalisés qualitatifs et utiles pour la biodiversité dans chacune des zones urbaines, tout en favorisant le développement de l'architecture verte.</p> <p>L'OAP de la grande trame verte et bleue permet de préciser les conditions de sa mise en œuvre, entre la Seine et le plateau de Longboyau.</p>
Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie	<p>Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie a été approuvé par le préfet coordonnateur du bassin par arrêté le 7 décembre 2015. Son application entre en vigueur le lendemain de sa date de publication au Journal Officiel de la République Française, le 23 décembre 2015.</p>	<p>En préservant le site des Vœux et en affirmant sa vocation écologique, le PLU révisé s'inscrit dans les objectifs du PGRI.</p> <p>L'aménagement du futur parc des Vœux devra tenir compte des risques d'inondation.</p>

	<p>Le PGRI demande notamment de préserver les zones naturelles d'expansion des crues. La préservation des zones d'expansion naturelles des crues est essentielle pour ne pas accroître le risque sur les territoires amont et aval.</p> <p>Pistes de réflexion envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none">- préserver les zones d'expansion de crues, pour celles qui ne le sont pas encore dans le cadre du PPRI ou dans le cadre d'un document d'urbanisme,- valoriser ces zones afin de renforcer leur préservation en mettant en avant leur intérêt patrimonial, de loisirs ou agricole.	<p>Plus particulièrement, l'OAP Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray pose le principe d'un aménagement résilient face au risque d'inondation en imaginant des solutions de desserte du secteur en cas de crue et en permettant la libre circulation des eaux.</p>
--	---	--

7. INDICATEURS DE SUIVI

Conformément aux dispositions de l'article L.153-27 du Code de l'Urbanisme, le PLU fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, au plus tard à l'expiration d'un délai de 9 ans à compter de son approbation. À l'issue de cette analyse, un débat sera organisé au sein de l'organe délibérant sur l'opportunité d'envisager une évolution du PLU.

Dans cette perspective, le rapport de présentation identifie les indicateurs nécessaires à cette analyse (article R.151-4 du Code de l'Urbanisme), en s'appuyant sur les orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Le dispositif de suivi est constitué d'un nombre restreint d'indicateurs qui devront être mis en place, au fur et à mesure, par la collectivité. Pour chacun d'entre eux, sont précisés :

- la source : organisme ou la structure auprès desquels la donnée est disponible,
- la périodicité de mise à jour possible, au regard de la fréquence d'actualisation de la donnée par l'organisme source, à la date d'approbation du PLU, sachant que l'obligation d'évaluation est applicable tous les 9 ans à compter de l'approbation du PLU,
- l'état 0 : donnée fournie si elle est disponible à la date d'approbation du PLU. Dans certains cas, l'état 0 n'est pas disponible lors de l'approbation du PLU mais pourra être renseigné ultérieurement.

PADD	Indicateurs	Périodicité	État zéro
Axe 1. Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait			
Objectif 1. Dynamiser les cœurs de ville	• Évolution de la population	9 ans et annuelle	23 801 habitants en 2017
	• Nombre d'hectares mobilisés à destination d'habitat en renouvellement		Superficie des zones de renouvellement urbain (UJC, UJF, UJS et UR) : 102 hectares
	• Évolution de la densité commerciale, répartition et nombre d'établissements		120 commerces en 2018
Objectif 2 Favoriser le renouvellement urbain du tissu orlyzien	• Évolution du nombre de logements et des typologies (collectif, individuel)	9 ans et annuelle	9 325 logements en 2015 : - 1 972 individuels - 7 263 collectifs
Objectif 3 Mettre en œuvre les grands projets métropolitains, en respectant l'identité d'Orly	• État d'avancement des projets (création de ZAC et PUP)	9 ans et annuelle	1 PUP 4 ZAC
	• Variation de la typologie du parc de logements : - logements individuels, groupés ou collectifs -T1 / T2 / T3 / T4 et plus		9 325 logements en 2015 : - 1 972 individuels - 7 263 collectifs 4 % T1 19 % T2 35 % T3 27 % T4 15 % T5
	• Part des logements sociaux dans les logements construits		- 23 439 emplois en 2015 - 1 055 entreprises
	• Evolution de l'activité économique : nombre d'emplois, d'établissements par secteurs de projet		1 RER (C) 1 tramway (T7) 4 lignes de bus (2, 3, 183 et 396) et 2 lignes Noctilien (N131 et N 133)
	• Nombre de lignes commerciales de transport en commun		
Objectif 4 Faire de l'écologie urbaine un principe du développement urbain orlyzien	• Surface des zones naturelles N au plan de zonage	9 ans et annuelle	70 hectares
	• Prescriptions graphiques au plan de zonage dédiées à la préservation des espaces naturels		98 hectares
	• Surface d'espaces verts existants ouverts au public		287 150 m ²
	• Surface d'espaces verts existants ouverts au public par habitant		12,06 m ² /habitant
	• Linéaire d'alignement d'arbres préservé		
	• Gestion des déchets		Le taux de production des déchets des Orlysiens est de 452,48 kg/habitant/an (en 2018)
	• Gestion de l'eau		297 tribornes réparties Consommation de l'eau (2018) : 1 143 274 m ³
	• Réseau de chaleur		Trois réseaux : Orly-Choisy, Aéroports de Paris, et SEMMARIS


PADD	Indicateurs	Périodicité	État zéro
Axe 2. Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres			
Objectif 1 Poursuivre la dynamique de croissance démographique et répondre aux besoins des ménages par la production d'une offre de logements satisfaisante en quantité comme en qualité	• Évolution de la population	9 ans et annuelle	23 801 habitants en 2017
	• Variation annuelle de la population		1,9 % pour 2011-2016
	• Variation annuelle de la population due au solde naturel		1,2 % pour 2011-2016
	• Variation annuelle de la population due au solde apparent des entrées sorties		0,7 % pour 2011-2016
	• Évolution de la taille moyenne des ménages		2,6 personnes/ménage en 2015
	• SDP produites à partir de l'approbation du PLU		
	• Nombre de logements autorisés à partir de l'approbation du PLU		
• Nombre de logements commencés neufs		130 en 2016	
Objectif 2 Faire des équipements publics le socle des politiques éducatives, de solidarité et partage pour les habitants et usagers actuels et futurs	• Nombre d'équipements scolaires	9 ans et annuelle	Nombre de groupes scolaires : 8 maternelles 7 élémentaires
	• Nombre d'équipements sportifs		1 centre équestre 2 complexes sportifs 7 gymnases 1 parc intercommunal des sports
	• Nombre d'équipements culturels		1 bibliothèque de quartier 1 centre culturel 1 école municipale des arts 1 médiathèque
	• Évolution des effectifs scolaires		Effectifs scolaires (2018/19) : 1 269 maternelles 1 855 élémentaires
	• Évolution de la densité commerciale, répartition et nombre d'établissements		120 commerces en 2018
	• Évolution de l'offre commerciale et de services sur les secteurs de projets métropolitains, en particulier Cœur d'Orly et SÉNIA		0 en 2018 (lié aux projets de Cœur d'Orly, SÉNIA et Chemin des Carrières)
	• Évolution du taux de couverture en FTTH		

Objectif 3 Maintenir la vitalité économique de la commune et permettre aux Orlysiens d'accéder à l'emploi	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution de l'activité économique : nombre d'emplois 	9 ans et annuelle horizon 2020 (transports)	23 439 emplois en 2015
	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution de l'activité économique : nombre d'établissements 		1 055 entreprises
	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution du taux d'emploi, du type d'emplois recherchés 		Taux d'emploi en 2015 : 2,6
	<ul style="list-style-type: none"> • Accès en transports en commun aux pôles d'attractivité 		1 RER (C) 1 tramway (T7) 4 lignes de bus (2, 3, 183 et 396) et 2 lignes Noctilien (N131 et N 133)
	<ul style="list-style-type: none"> • Accès en liaisons douces aux pôles d'attractivité 		
Objectif 4 Développer la vitalité commerciale de la commune, notamment dans les centres urbains	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution de la densité commerciale, répartition et nombre d'établissements 	9 ans et annuelle	120 commerces en 2018
Objectif 5 Permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de lignes commerciales de transport en commun 	9 ans et annuelle	1 RER (C) 1 tramway (T7) 4 lignes de bus (2, 3, 183 et 396) et 2 lignes Noctilien (N131 et N 133)
	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution du nombre de passagers et bénéficiaire du Passe Navigo 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution du kilométrage des lignes commerciales 		
	<ul style="list-style-type: none"> • Évolution du linéaire d'aménagement cyclable 		1,1 km chemin multi usages sauf motorisés 1,6 km itinéraire cyclable au niveau du trottoir 0,9 km voie verte 0,6 km zone 30 1,1 km zone de rencontre
	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de places de stationnement (vélos, automobile, électrique...) 		12 arceaux vélo à la gare d'Orly-Ville 10 dans abri vélo à Cœur d'Orly 18 arceaux à Cœur d'Orly

PADD	Indicateurs	Périodicité	État zéro
Axe 3. Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux			
Objectif 1 Mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine	<ul style="list-style-type: none"> Protection des bords de Seine 	9 ans	40 hectares
Objectif 2 Asseoir l'accès et la présence de la nature en ville	<ul style="list-style-type: none"> Surface d'espaces protégés au plan de zonage du PLU 	9 ans	96,7 hectares de prescriptions graphiques au plan de zonage : - réservoir de biodiversité : 293 265,5 m ² , - espace vert paysager relai : 35 748,5 m ² , - milieux aquatiques et humides : 75 845,4 m ² , - pelouse de la zone aéroportuaire : 466 524 m ² , - jardin familial : 5 606,9 m ² , - talus ferroviaire : 32 531,1 m ² , - cimetière paysager : 30 621,6 m ² , - espace boisé classé : 26 458 m ² . 11 270,6 ml d'alignement d'arbres
	<ul style="list-style-type: none"> Espaces verts créées par le coefficient de biotope de surface à partir de l'approbation du PLU (dont pleine terre, toiture terrasse, murs végétalisés...) 		
	<ul style="list-style-type: none"> Évolution du nombre d'arbres plantés à partir de l'approbation du PLU 		
	<ul style="list-style-type: none"> Surface jardin partagés 		
	<ul style="list-style-type: none"> Espaces verts ouverts au public 		287 150 m ² en 2019
	<ul style="list-style-type: none"> Ratio espaces verts ouverts au public/habitant 		12,06 m ² /habitant en 2019
	<ul style="list-style-type: none"> Linéaire de circulation douce 		1,1 km chemin multi usages sauf motorisés 1,6 km itinéraire cyclable au niveau du trottoir 0,9 km voie verte 0,6 km zone 30 1,1 km zone de rencontre
Objectif 3 Faire rayonner le patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne	<ul style="list-style-type: none"> Monuments historiques 	9 ans	1 monument historique : chœur de l'église Saint-Germain
	<ul style="list-style-type: none"> Bâtiments remarquables protégés 		28 bâtiments et 2 ensembles protégés au PLU

Objectif 4 Maîtriser l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau de risque 	9 ans	0 site Seveso en 2019
	<ul style="list-style-type: none"> • Canalisation 		2 canalisations de TMD
	<ul style="list-style-type: none"> • Sites potentiellement pollués 		68 sites Basias en 2019 1 site Basol en 2019
	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne à haute tension 		2 lignes à haute tension aérienne

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020

SOMMAIRE

1. Préambule : le contenu de l'évaluation environnementale	2
2. Perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en l'absence de PLU et enjeux environnementaux	3
3. Explications des choix retenus dans le PLU au regard des objectifs de protection de l'environnement nationaux, européens ou internationaux	6
4. Analyse des zones susceptibles d'être affectées par le PLU, incidences et mesures	11
5. Évaluation des incidences sur l'environnement et présentation des mesures pour éviter, réduire et compenser les effets négatifs	25
6. Incidences sur le réseau Natura 2000	39
7. Résumé non technique	40
8. Méthode de réalisation de l'évaluation environnementale	55

1. PRÉAMBULE : LE CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement. Il comporte plusieurs parties notamment l'évaluation environnementale.

Conformément aux dispositions de l'article R.151-3 du Code de l'Urbanisme, et des articles L.122-4 à L.122-11 et R.122-19 à R.122-20 du Code de l'Environnement, le rapport de présentation :

- décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte (intégré au rapport de présentation),
- analyse les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan,
- expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement,
- explique les choix retenus mentionnés au premier alinéa de l'article L.151-4 au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan,
- présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement,
- définit les critères, indicateurs et modalités retenues pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L.153-27 et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L.153-29. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées,
- comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale est proportionné à l'importance du Plan Local d'Urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

2. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE PLU ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le scénario fil de l'eau correspond à une vision prospective théorique du territoire, consistant à projeter à l'horizon 15/20 ans le développement constaté au cours des dernières années, c'est-à-dire les perspectives d'évolution du territoire en l'absence de révision du PLU.

1. Paysage et patrimoine

Principaux constats :

- un paysage à découvrir : Seine, coteau et plateau,
- plus de 160 hectares d'espaces libres (un quart des 669 hectares de la commune),
- une vingtaine de parcs, squares et espaces verts publics (soit plus de 12 m² par habitant),
- 5 309 arbres et 881 m² de massifs fleuris,
- un patrimoine architectural à faire découvrir : périmètre de protection modifié de l'église Saint-Germain, Vieil Orly, hameau de Grignon,
- de nombreux projets urbains.

Perspectives au fil de l'eau :

- une poursuite de la protection des parcs et jardin de la ville déjà engagée,
- une urbanisation non maîtrisée qui pourrait conduire à fermer ponctuellement certaines vues remarquables ou perspectives visuelles, nombreuses sur le territoire. L'urbanisation du site des Vœux pourrait rendre difficile l'accès à la Seine et sa mise en valeur,
- un développement des infrastructures de transport en commun mais peu intégrées au paysage et constituant des ruptures importantes dans le paysage et les corridors écologiques.
- des opérations de renouvellement urbain/création de nouveaux quartiers sans cohérence d'ensemble pouvant créer des ruptures importante dans le fonctionnement urbain.

2. Trame verte et bleue

Principaux constats :

- des secteurs de biodiversité à préserver : espaces verts publics, bords de la Seine, milieux aquatiques et humides...
- des continuités écologiques linéaires constituées par les talus de la voie ferrées, les berges de la Seine et la coulée verte,
- une trame de jardins et corridors boisés jouant un rôle de corridor en pas japonais,
- un corridor multi-trames de la Seine à restaurer.

Perspectives au fil de l'eau :

- en l'absence de révision du PLU, les espaces naturels existants pourraient avoir des difficultés à être mis en valeur, comme le bois des Roses. De plus ces espaces pourraient être dégradés de manière ponctuelle par des usages non encadrés (décharges sauvages...),

- les éléments de nature en ville constituant des corridors écologiques en pas japonais au sein du tissu urbanisé pourront avoir tendance à se raréfier en raison de la pression urbaine. Il en va de même pour les requalifications d'espaces publics qui pourraient impliquer la suppression d'alignements d'arbres,
- le cumul de ces évolutions sont susceptibles d'accentuer les fragmentations existantes sur la commune.

3. Gestion de l'eau et des déchets

Principaux constats :

- une gestion de l'eau en constante amélioration :
 - une gestion de l'alimentation en eau potable satisfaisante déléguée au SEDIF,
 - l'usine des eaux d'Orly est un site dont l'activité implique des périmètres de protection,
 - un assainissement en renouvellement,
- une gestion des déchets bien structurée :
 - des initiatives durables à favoriser afin de diminuer les tonnages collectés,
 - un traitement des déchets orienté vers la valorisation énergétique,
 - des actions mises en place à différentes échelles visant une réduction des déchets à la source.

Perspectives au fil de l'eau :

- des objectifs de développement qui induiront une demande en eau supplémentaire pour l'adduction en eau potable des futurs habitants et activités,
- des effets du réchauffement climatique qui peuvent accroître les tensions sur la ressource en eau,
- des rejets potentiels de polluants non résorbés dus au système d'assainissement des eaux usées,
- privilégier l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle,
- une augmentation des quantités de déchets à traiter due au développement démographique et économique du territoire.

4. Énergie

Principaux constats :

- un réseau de géothermie bien développé notamment dans les quartiers Est, la plateforme aéroportuaire et le SÉNIA,
- des secteurs pavillonnaires à la performance énergétique faible,
- une réduction de la place de la voiture.

Perspectives au fil de l'eau :

- une hausse de la demande en énergie du territoire et un surplus d'émissions de gaz à effet de serre en lien avec la croissance démographique du territoire,
- des effets du changement climatique entraînant une hausse de la demande en énergie (climatisation...),
- une part des énergies fossiles qui devrait cependant rester majoritaire,
- les constructions neuves de plus en plus performantes en termes de sobriété énergétique seront règlementées par les réglementations thermiques en vigueur, diminuant également les risques de précarité de ces ménages,
- une baisse des dépenses énergétiques liés à la voiture individuelle du fait des projets de développement des transports collectifs sur la commune (nouvelles stations avec la ligne 14 et le tramway T9),

- des tendances à la rénovation énergétique du bâti existant qui se poursuivent en lien avec les dynamiques engagées au niveau national et local, participant ainsi à l'efficacité énergétique du parc de logement,
- des orientations locales et des actions en faveur de la diversification du mix énergétique et une sensibilisation de la population qui devrait permettre d'augmenter encore sensiblement la part des énergies renouvelables,
- le recours aux énergies renouvelables sera de plus en plus encouragés mais le PLU reste un outil incitatif pour la mise œuvre.

5. Risques naturels, technologiques et nuisances

Principaux constats :

- des risques naturels limités : inondation encadré par le PPRI de la Marne et de la Seine et mouvements de terrain liés au sol argileux,
- la commune comprend deux sites dont les infrastructures sont potentiellement porteuses d'un risque industriel : le SÉNIA et l'aéroport Paris-Orly,
- la principale source de nuisance est liée au bruit : aéroport, voies de chemin de fer et réseau routier,
- des risques et nuisances liées à la présence de canalisations d'hydrocarbures et des lignes à haute tension.

Perspectives au fil de l'eau :

- des risques industriel liés à l'aéroport de Paris-Orly bien encadrés et limités au regard des dispositifs en vigueur qui ne devrait pas amplifier,
- une prise en compte des risques naturels (inondation) dans les principales zones d'aléas encadrée par les Plan de Prévention, entraînant une exposition limitée de la population aux risques,
- une augmentation des risques mouvement de terrain liée au retrait gonflement des argiles, par la densification en centre-ville,
- une prise en compte des canalisations de transports de matières dangereuses intégrée au projet de développement communal qui ne devrait pas s'aggraver,
- une augmentation du nombre de personnes potentiellement impactées par les nuisances liées aux lignes à haute tension,
- une exposition au bruit routier de la population qui se poursuit.

3. EXPLICATIONS DES CHOIX RETENUS DANS LE PLU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT NATIONAUX, EUROPÉENS OU INTERNATIONAUX

Ce volet est développé en réponse à l'alinéa 4° de l'article R.151-3 du Code de l'Urbanisme qui prévoit que le rapport de présentation « explique les choix retenus [pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement] au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ».

1. Objectifs en matière de protection de la biodiversité

Rappel des objectifs en matière de protection de la biodiversité

Cadre des objectifs internationaux	<p>Convention Ramsar</p> <ul style="list-style-type: none"> - éviter la disparition irréparable et l'empiètement progressif sur les zones humides, qui constituent des ressources de grande valeur économique, culturelle, scientifique et récréative, et remplissent des fonctions écologiques fondamentales, - assurer la conservation des zones humides, de leurs ressources en eau, de leur flore et de leur faune, en conjuguant des politiques nationales à long terme à une action internationale coordonnée, - reconnaître aux oiseaux d'eau migrateurs le statut de ressource internationale, - encourager et développer une utilisation rationnelle des zones humides.
Cadre des objectifs européens	<p>Directives européennes dites Habitats (directive n° 92/43/CE du 21 mai 1992) et Oiseaux (directive n° 79/409/CE du 2 avril 1979)</p> <ul style="list-style-type: none"> - préserver les espèces protégées, - conserver les milieux tout en tenant compte des activités humaines et des pratiques qui ont permis de les sauvegarder jusqu'à ce jour.
Cadre des objectifs nationaux	<p>Préservation de la biodiversité et la lutte contre son érosion, issues des Lois Grenelle de l'Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer un bon fonctionnement des écosystèmes en protégeant les espèces et les habitats, - élaborer la trame verte et bleue, - rendre l'agriculture durable en maîtrisant les produits phytopharmaceutiques et en développant le bio, - protéger les zones humides et les captages d'eau potable, - encadrer l'assainissement non collectif et lutter contre les pertes d'eau dans les réseaux, - protéger la mer et le littoral. <p>Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages</p> <ul style="list-style-type: none"> - des principes juridiques consolidés pour la biodiversité, la nature et les paysages, - la création d'un opérateur innovant dédié à la biodiversité, - la protection des espèces en danger, des espaces sensibles et de la qualité de notre environnement , - la loi faisant de la biodiversité un levier de développement économique.

De manière générale, le PADD prévoit des orientations assurant la préservation et le renforcement des réservoirs et continuités écologiques. Une attention particulière est portée sur le développement du végétal lors de la densification des tissus d'activités existants, ainsi que sur la qualification de leur transition avec les secteurs de logements environnants par une végétalisation.

En effet, tout l'axe 3 traite de l'ambition d'embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux, en déclinant des objectifs forts de préservation et de mise en valeur des espaces de natures, et éléments paysagers et de prise en compte des risques sur le territoire, et notamment le risque inondation.

En effet, le PADD décline les orientations suivantes :

- mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception au bord de la Seine, en révélant son potentiel naturel et écologique, en valorisant le corridor écologique régional du fleuve, en protégeant les composantes naturelles remarquables des bords de la Seine par un classement en zone naturelle au présent PLU,
- asseoir l'accès et la présence de la nature en ville en protégeant l'ensemble des espaces de natures relais en ville (protection des alignements d'arbres, protection des parcs par un zonage adapté, protection des jardins par des pourcentages d'espaces verts...), et par le renforcement de cette nature à travers les projets de développement (encadrés par des Orientation d'Aménagement et de Programmation visant le renforcement de la trame verte et bleue),
- faire rayonner le patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne.

2. Objectifs en matière de transition énergétique

Rappel des objectifs en matière de protection de transition énergétique

Cadre des objectifs internationaux	<p>Protocole de Kyoto, traduit dans les lois Grenelles de l'environnement en faveur d'une réduction des besoins énergétiques d'ici 2020</p> <ul style="list-style-type: none">- réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020,- améliorer de 20 % l'efficacité énergétique d'ici 2020, en généralisant les bâtiments à énergie positive et en réduisant la consommation énergétique des bâtiments existants,- porter la part d'énergie renouvelable à 23 % de la consommation d'énergie finale en 2020,- atteindre le Facteur 4 à l'horizon 2050, soit une réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, ce qui correspond à la traduction française du protocole de Kyoto. <p>Accords de Paris sur le Climat signés le 12 décembre 2015 et entrés en vigueur le 4 novembre 2016</p> <ul style="list-style-type: none">- contenir le réchauffement climatique bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et si possible de viser à poursuivre les efforts pour limiter la hausse des températures à 1,5 °C,- désinvestir des énergies fossiles,- atteindre la neutralité carbone : diminuer les émissions de gaz à effet de serre pour que, dans la deuxième partie du siècle, elles soient compensées par les puits de carbone.
Cadre des objectifs européens	<p>Paquet Énergie Climat, adopté le 24 octobre 2014</p> <ul style="list-style-type: none">- réduire les émissions de gaz à effet-de-serre de 40 % en 2030, par rapport à 1990, en posant un cadre contraignant au niveau européen et une répartition de l'effort entre états membres,- augmenter à 27 % la part des énergies renouvelables consommée dans l'UE en contraignant au niveau européen, et laissant la répartition entre états membres,- viser un objectif indicatif de nouvelles économies d'énergie de + 27 % au plan européen.

Cadre des objectifs nationaux	<p>Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTEPCV), adoptée le 17 août 2015</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduire de 40 % les émissions de gaz à effet-de-serre en 2030 par rapport à 1990, - baisser de 30 % la consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012, - diminuer la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à 2012, - diviser par deux les déchets mis en décharge à l'horizon 2025, - porter la part des énergies renouvelables à 32 % de la consommation finale d'énergie en 2030 et à 40 % de la production d'électricité, - diversifier la production d'électricité et baisser à 50 % la part du nucléaire à l'horizon 2025.
--------------------------------------	--

Plusieurs orientations du PADD permettent d'assurer la performance énergétique et la protection des ressources, de façon directe ou indirectement. Le PADD inscrit une grande orientation pour inscrire tout le territoire dans la transition énergétique. Cet objectif passe notamment par le soutien à la réhabilitation énergétique du bâti existant, la recherche d'optimisation des réseaux de chaleur géothermique, et l'intégration d'objectifs énergétiques ambitieux dans les projets urbains majeurs. Le PADD encourage également au développement des énergies renouvelables et des énergies de récupération (eaux usées, déchets...).

Indirectement, le PADD entend diversifier les modes de déplacements en réduisant les déplacements motorisés par le développement de modes alternatifs à la voiture. Plus particulièrement, le PADD prévoit d'améliorer l'accessibilité des transports en commun desservant le secteur sur la base des besoins en déplacements (accompagner l'arrivée du tramway T9 jusqu'aux pôles d'emplois, envisager dans le cadre des projets de développement notamment l'aménagement de liaisons douces) et de privilégier une ville des courtes distances. Ces dispositions visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre en permettant de limiter et réduire les impacts sur la qualité de l'air.

L'ensemble de ces dispositions permettraient d'améliorer l'efficacité énergétique du territoire en limitant les impacts sur la qualité de l'air, voire en ayant des incidences positives sur le bilan énergétique de la commune.

3. Objectifs en matière de gestion écologique de la ressource en eau

Rappel des objectifs en matière de gestion écologique de la ressource en eau

Cadre des objectifs internationaux	<p>Objectif 6</p> <ul style="list-style-type: none"> - garantir l'accès de tous à l'eau, l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau parmi les 17 objectifs de développement durable d'ici 2030 : Eau propre et assainissement de l'OMS.
Cadre des objectifs européens	<p>Directive Cadre sur l'Eau d'octobre 2000</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle a établi un cadre pour une politique communautaire de l'eau et renforce les principes de gestion de l'eau par bassin versant hydrographique déjà adoptés par la législation française avec les SDAGE et les SAGE. Elle affirme l'objectif ambitieux d'atteindre un bon état des masses d'eau superficielle et souterraine à l'horizon 2015. Transposée en droit français en 2004, elle s'est traduite par la révision du SDAGE.

Cadre des objectifs nationaux	<p>Loi sur l'eau de janvier 1992</p> <ul style="list-style-type: none"> - elle a instauré une gestion globale à l'échelle des bassins versants et ses principaux outils de planification et de gestion (Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux -SDAGE-, et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux -SAGE-) en associant préservation des milieux aquatiques et satisfaction des usages. <p>Loi sur l'eau et les milieux aquatiques de décembre 2006</p>
--------------------------------------	--

Plusieurs orientations du PADD permettent d'assurer une gestion efficace de la ressource en eau :

- garantir des espaces non imperméabilisés importants qui, en plus de leur fonction de support pour la trame végétale, présentent des avantages pour la gestion alternative des eaux pluviales et limitent le risque d'inondation par ruissellement qui touche une large partie du territoire communal,
- limiter l'imperméabilisation des sols en prévoyant des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales qui permettent la maîtrise du ruissellement tout en s'intégrant à la trame paysagère,
- lutter contre le gaspillage de l'eau potable par la généralisation de dispositifs favorisant les économies et la réutilisation de l'eau.

4. Objectifs en matière de santé publique

Rappel des objectifs en matière de santé publique

Cadre des objectifs internationaux	<p>Charte d'Ottawa pour la Santé en 1986 Programme et Réseau Ville Santé de l'OMS dès 1987, complété par l'École des Hautes Études en Santé Publique (EHESP) qui définit un cadre de références composé de sept axes d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduire les polluants, les nuisances et autres agents délétères, - promouvoir les comportements de vie sains des individus, - contribuer à changer le cadre de vie, - identifier et réduire les inégalités de santé, - soulever et gérer, autant que possible, les antagonismes et les possibles synergies entre les différentes politiques publiques (environnementales, d'aménagement, de santé...), - mettre en place des stratégies favorisant l'intersectorialité et l'implication de l'ensemble des acteurs, y compris les citoyens, - penser un projet adaptable, prendre en compte l'évolution des comportements et modes de vie, - 12 m²/habitant d'espaces verts selon OMS.
Cadre des objectifs européens	<p>Consensus de Göteborg en 1999 (WHO Regional Office for Europe, 1999)</p> <ul style="list-style-type: none"> - intégration des principes et les valeurs portés à la fois par la santé environnementale, la promotion de la santé et la lutte contre les inégalités sociales de santé. <p>Directive n° 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe et directive n° 2004/107/CE du 15 décembre 2004</p> <ul style="list-style-type: none"> - ces directives fixent différents types de valeurs, notamment des valeurs limites correspondant à des valeurs de concentration qui ne peuvent être dépassées que pendant une durée limitée des valeurs cibles qui correspondent aux concentrations pour lesquelles les effets sur la santé sont négligeables et vers lesquelles il faudrait tendre en tout point du territoire urbanisé.

Cadre des objectifs nationaux	Loi TEPCV <ul style="list-style-type: none">- réduire de 10 % par habitant la production de déchets ménagers et assimilés aux horizons 2020 et 2025,- orienter vers la valorisation matière (notamment organique) 55 % des déchets non dangereux non inertes à l'horizon 2020 et 65 % en 2025,- orienter vers la valorisation à 70 % des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics,- réduire de 30 % les quantités de déchets non dangereux admis en installation de stockage en 2020 et de 50 % en 2025. Code de la Santé Publique
--------------------------------------	--

Le PADD prend bien en compte l'ensemble des risques et nuisances affectant le territoire communal, et susceptibles d'entraîner des impacts sur la santé humaine :

- il vise à prémunir le territoire des risques naturels, notamment en traduisant le PPRI de la Marne et de la Seine dans le PLU et en tenant compte du risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles,
- il entend limiter l'imperméabilisation des sols par le maintien d'espaces de pleine terre suffisants et la gestion alternative des eaux pluviales. Ces dispositions devraient permettre de limiter voire réduire le risque d'inondation et de remontées de nappe,
- concernant les nuisances et pollutions, le PADD propose de limiter à la source les nuisances liées à l'automobile en favorisant le développement des modes doux et en anticipant l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport en commun (tramway T9 et ligne de métro 14),
- il est prévu d'optimiser l'urbanisation dans les secteurs non impactés par le PEB de l'aéroport de Paris-Orly et de préserver les secteurs affectés par le bruit,
- de plus, le PADD prévoit d'adapter les modalités de développement urbain et de construction aux sensibilités environnementales vis-à-vis du risque de retrait-gonflement des argiles,
- de manière générale, le PADD vise à limiter l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique dans les secteurs impactés par les nuisances routières, ferroviaires et aéroportuaires.

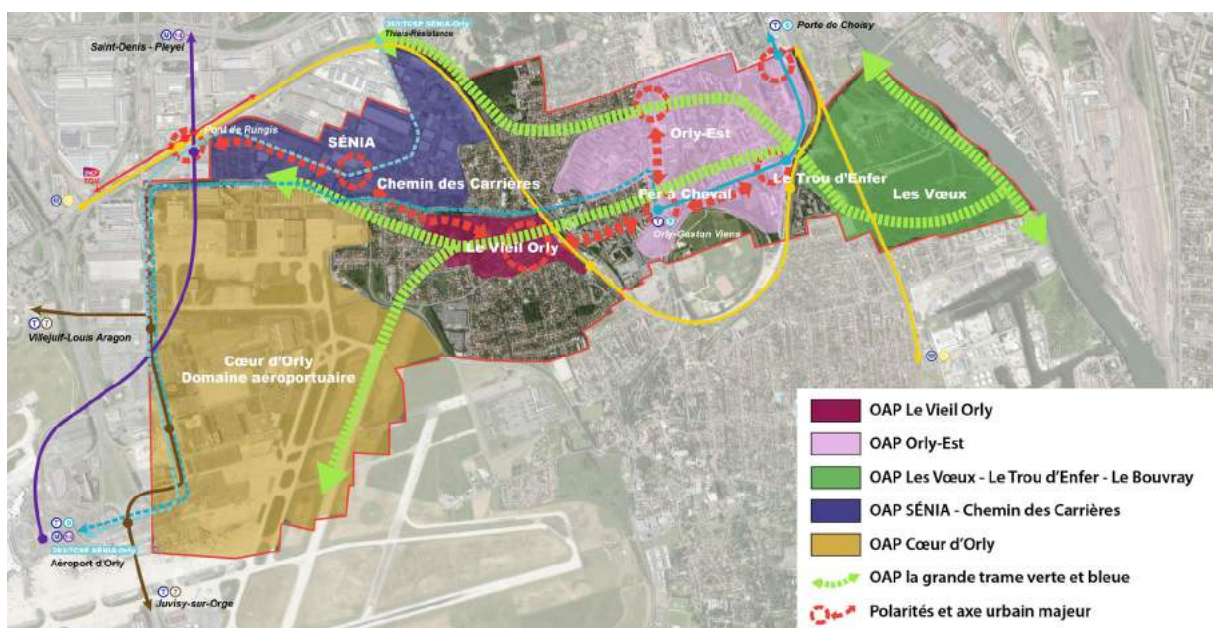
4. ANALYSE DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉES PAR LE PLU, INCIDENCES ET MESURES

Conformément à l'article R.151-23 du Code de l'Urbanisme, ce chapitre expose les caractéristiques des principales zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la révision du PLU, les incidences du projet dans ces zones, ainsi que les mesures intégrées pour éviter ou réduire les incidences notables négatives.

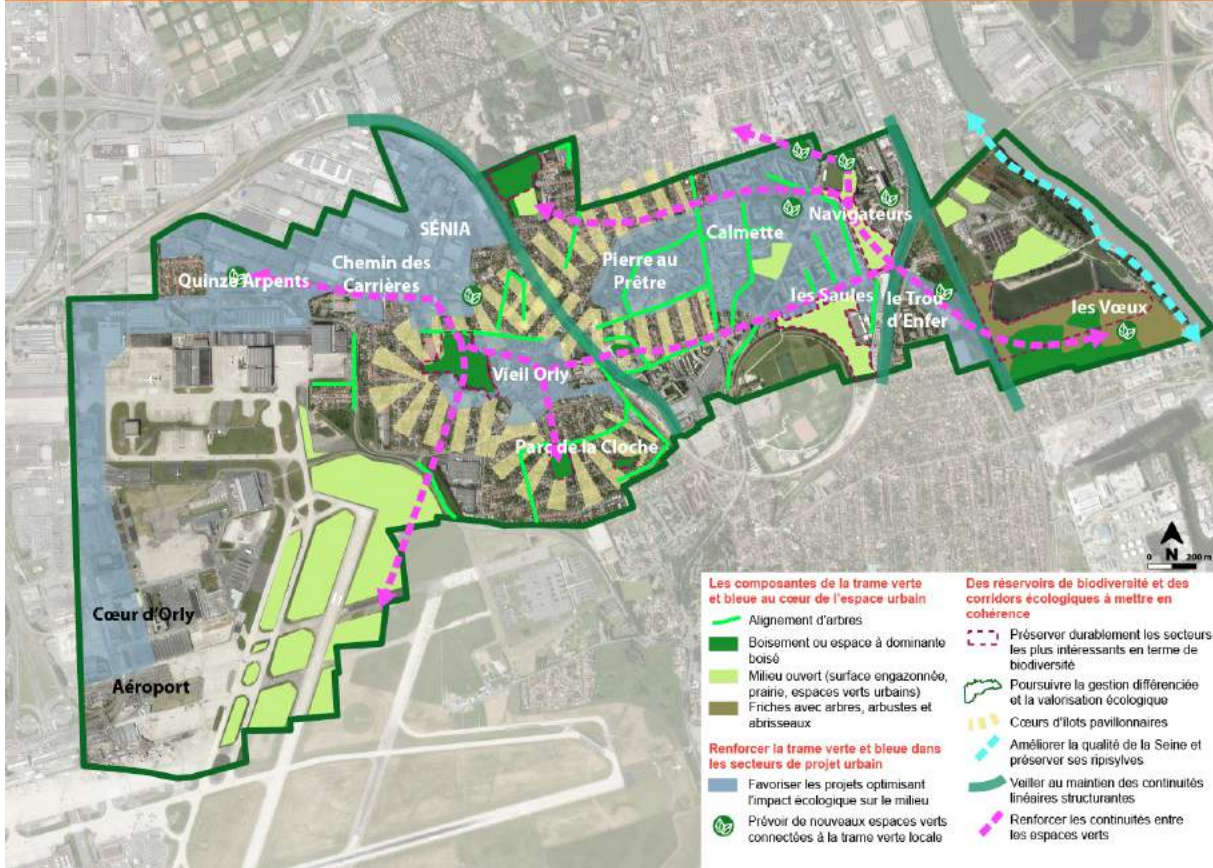
Le croisement des secteurs porteurs d'enjeux de développement urbain du PADD avec les enjeux environnementaux, particulièrement les sensibilités écologiques, fait apparaître cinq espaces potentiellement stratégiques pour la protection de l'environnement, correspondant aux cinq secteurs de projet du territoire :

- le Vieil Orly, à valoriser en tant que lieu de centralité d'Orly et représentatif de son riche patrimoine historique et à redynamiser d'un point de vue résidentiel et commercial,
- le secteur de renouvellement urbain intégrant le Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens et les quartiers Est qui a pour but d'affirmer la centralité du Fer à Cheval en tant et de poursuivre la requalification de l'ancien Grand Ensemble (ANRU),
- Cœur d'Orly qui a pour objectif de soutenir le développement de la plateforme aéroportuaire, tout en assurant une meilleure intégration de celui-ci avec le reste de la ville,
- le renouveau du SÉNIA qui s'inscrit dans le cadre du projet OIN programmant l'évolution de ce site, aujourd'hui à l'écart, en tant que nouvelle polarité mixte (habitat, activités économiques, équipements publics, espaces verts, commerces et services de proximité...) et du projet du Chemin des Carrières qui prévoit la mutation d'anciennes activités sources de nuisances vers de l'habitat,
- le secteur des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray, à revaloriser à proximité des transports collectifs et des espaces naturels à préserver au bord de la Seine.

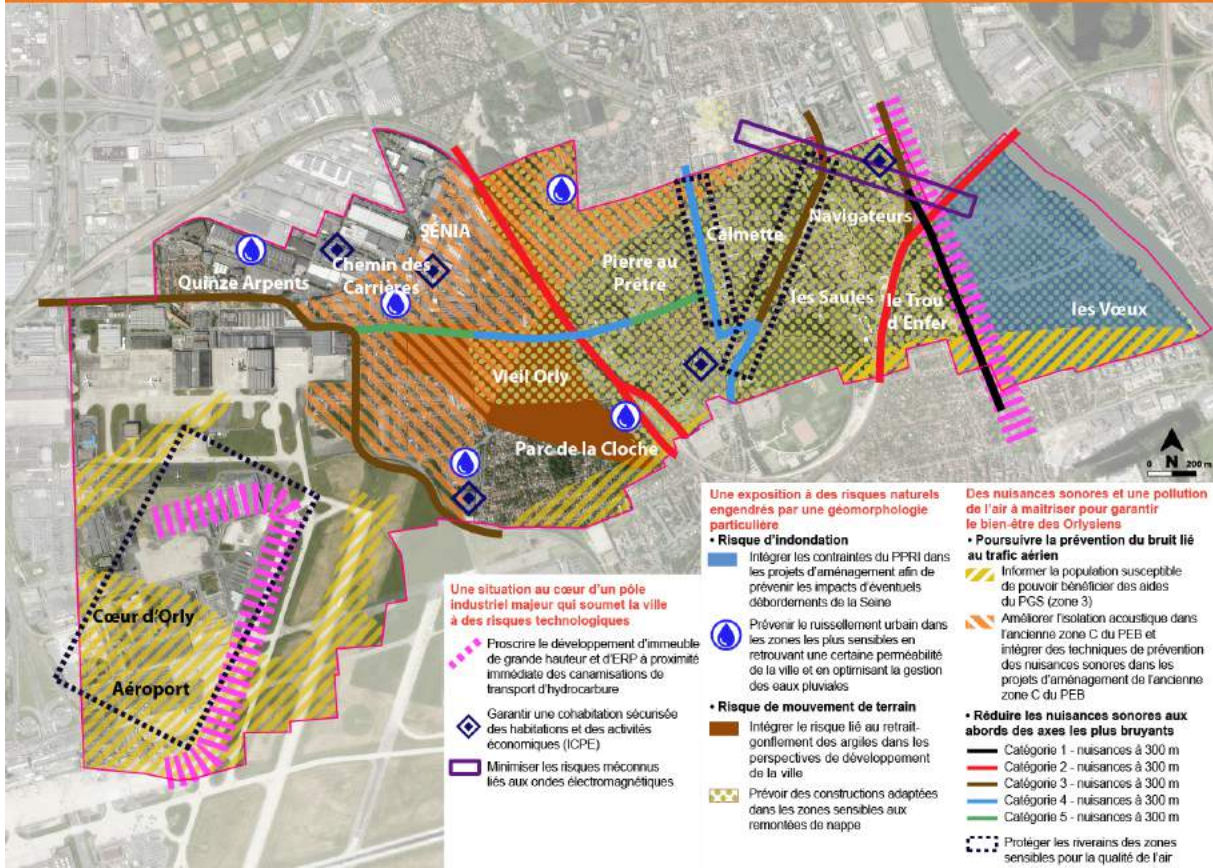
Une sixième OAP est dédiée à la mise en œuvre d'une grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau, sur l'ensemble du territoire communal.



INCIDENCES DES PROJETS SUR L'ENVIRONNEMENT



INCIDENCES DES PROJETS SUR LES RISQUES

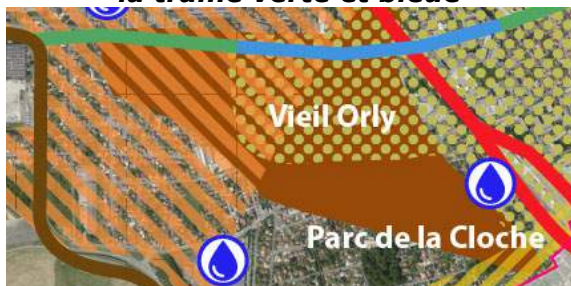


1. Le Vieil Orly

1.1 Principaux constats du secteur

Consommation d'espace naturel	Un secteur déjà urbanisé à l'imperméabilisation développée.
Protection et restauration de la trame verte et bleue	Une trame verte reposant sur des continuités en pas japonais (îlots boisés...) et en lien avec le parc Georges Méliès et le talus végétalisé de la voie ferrée.
Paysage et patrimoine	Le secteur constitue le cœur historique d'Orly, éléments fort de l'identité et de l'histoire de la commune. Une richesse patrimoniale avec plusieurs bâtiments remarquable : l'église Saint-Germain, la bibliothèque, l'école du Centre et la fontaine Wallace... ainsi que des formes urbaines typiques.
Risques et nuisances	Des risques naturels d'inondation par ruissellement, remontée de nappe et de retrait/ gonflement des argiles. Des nuisances sonores induites par l'aéroport et le RER, situés à proximité.

Zoom du projet sur les enjeux liés à la trame verte et bleue



Zoom du projet sur les enjeux liés aux risques et nuisances



1.2 Principales incidences pressenties et mesures prises pour les limiter

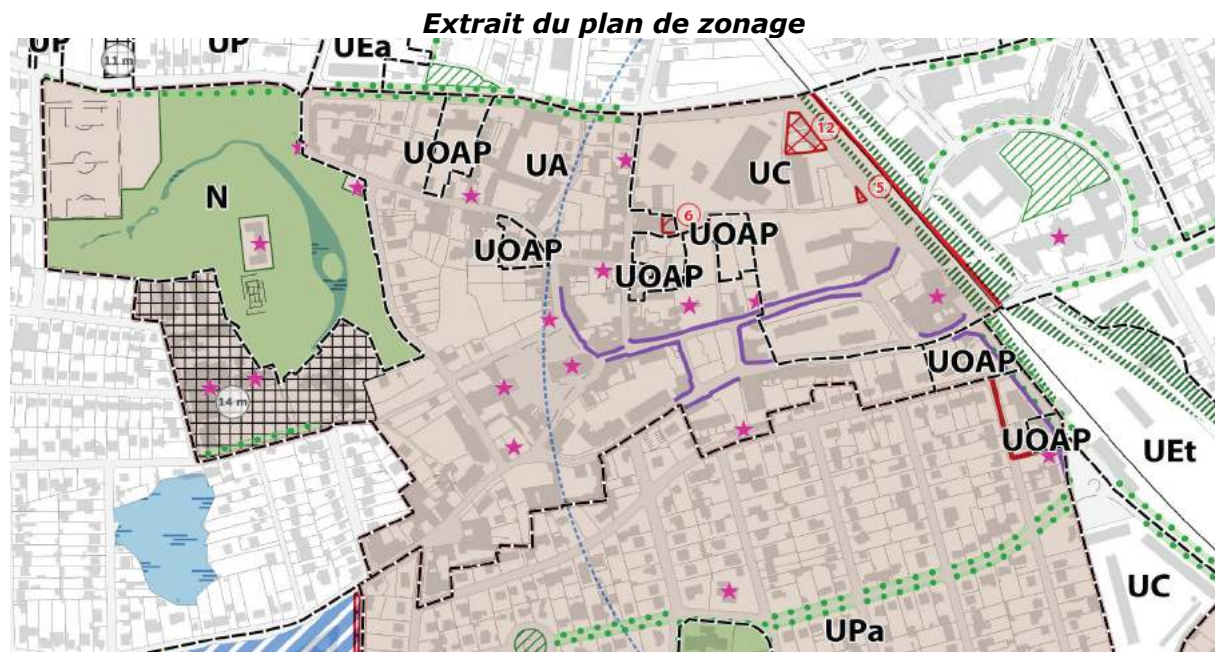
Le projet de valorisation du Vieil Orly inclut une volonté de redynamisation résidentielle dans les secteurs Louis Bonin, Pasteur, Les Écoles et Les Ruelles, ainsi qu'une redynamisation commerciale et économique de la rue du Commerce. Cela induit la mobilisation de potentiels fonciers, pouvant entraîner l'urbanisation d'espaces libres. Toutefois le Vieil Orly étant déjà urbanisé et le PADD encadrant la consommation d'espaces verts, cet effet potentiel sera très limité.

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation dédiée au Vieil Orly encadre son développement par l'inscription de principes d'aménagement et de préservation de l'environnement et la définition de quatre secteurs d'aménagement. Ceux-ci font l'objet d'OAP de secteur d'aménagement qui y précisent les règles de construction à la place du règlement général (zone UA).

Les nouvelles constructions et l'évolution du tissu urbain dans le Centre ancien pourraient induire la suppression d'espaces de nature participant à la trame verte communale. Toutefois, le PADD précise bien que les projets des secteurs urbanisés en mutation doivent prendre en compte les objectifs liés à la trame verte et bleue et notamment l'exigence de préservation des parcs, jardins et squares publics, cœurs d'îlots végétalisés et alignements d'arbres afin d'assurer le maintien des potentiels écologiques existants. De plus, le PADD prévoit le renforcement de l'intérêt écologique du square du Maréchal Leclerc (place de l'Église). L'objectif de végétalisation du secteur et le renforcement des liaisons écologiques vers le parc Georges Méliès garantit ainsi la bonne intégration des enjeux de maintien et restauration de la trame verte et bleue communale au sein du secteur de projet.

D'un point de vue réglementaire, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation vient préciser l'importance du maintien du corridor le long de la voie ferrée, ainsi que la préservation des jardins, notamment sur les secteurs à proximité. Il est noté également la préservation des espaces verts déjà existants, et notamment le parc George Méliès, le parc de la Cloche, ainsi que l'étang du Trou à Glaise.

Le zonage vient préciser localement les protections du talus de la voie ferrée, classé en talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, le parc Georges Méliès classé en zone N ainsi qu'en réservoir de biodiversité au titre de l'article R.151-43, rendant inconstructibles ces zones riches pour la biodiversité. De plus, des alignements d'arbres sont protégés au plan de zonage, sur l'avenue Guy Môquet et l'avenue de la Victoire.



Le projet de redynamisation du Centre ancien prévoit une requalification des espaces publics et patrimoniaux et la végétalisation de ceux-ci, permettant d'améliorer la qualité paysagère et la valorisation du patrimoine historique et architectural du Vieil Orly, en lien avec les sentiers de découverte. La protection des éléments historiques prévus dans le PADD permettra de préserver le patrimoine, la valorisation des vues, et la création de liaisons douces de le faire découvrir au plus grand nombre. Le traitement architectural des futures constructions ou réhabilitations (matériaux ou gabarits) devra se faire, comme mentionné dans le PADD, dans le respect et pour la préservation du paysage historique, permettant d'éviter toute incidence sur le patrimoine et paysage typique du Vieil Orly.

De plus, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation inscrit des objectifs qualitatifs en termes d'insertion des bâtiments et de qualité architecturale à travers la préservation des vues vers l'église, la valorisation du patrimoine du centre historique (l'église, l'école du Centre, la bibliothèque et la fontaine Wallace) en s'appuyant notamment sur les sentiers et les ruelles, le traitement qualitativement l'architecture des futures constructions ou réhabilitations (matériaux ou gabarits) de manière à contribuer à la préservation du paysage historique.

La construction de nouveaux logements et commerces aura pour effet négatif d'augmenter le nombre de personnes soumises aux risques naturels et nuisances sonores de l'aéroport. La réhabilitation de certains secteurs de manière plus perméable et

l'aménagement de dispositifs de gestion des eaux pluviales prévus par le PADD permettront de limiter les ruissellements actuels et risques associés. De même, comme formulé dans le PADD, les nouvelles constructions en zone à risque devront être adaptées à ceux-ci (remontée de nappe, retrait-gonflement des argiles). L'encouragement à la rénovation acoustique formulé comme mesure du PADD aura également un effet positif potentiel sur les nuisances sonores liées à la présence du RER et de l'aéroport. Le développement des liaisons douces et la limitation de la circulation routière permettront de minimiser les nuisances liées à l'usage de la voiture

2. Orly-Est

2.1 Principaux constats du secteur

Consommation d'espace naturel	Secteur aujourd'hui urbanisé à vocation de logement, d'équipement publics, de commerce et d'activités économiques.
Protection et restauration de la trame verte et bleue	Un secteur globalement très imperméabilisé mais qui présente un intérêt écologique non négligeable lié aux cœurs d'îlots végétalisés et aux parcs publics situés autour du secteur (Saules, Oiseau et Jean Mermoz), ainsi que par la proximité de la continuité verte en lien avec le futur parc des Vœux et la Seine.
Paysage et patrimoine	Une centralité essentiellement commerciale, déjà valorisée par des transformations récentes, mais dont la qualité paysagère peut encore être améliorée notamment à travers la requalification des espaces publics. Une entrée de ville à revaloriser.
Risques et nuisances	Un risque de remontées de nappes et des nuisances induites par les activités et la RD 5. Présence de lignes à haute tension en limite de Choisy-le-Roi.

Zoom du projet sur les enjeux liés à la trame verte et bleue



Zoom du projet sur les enjeux liés aux risques et nuisances



2.2 Principales incidences pressenties et mesures prises pour les limiter

Les objectifs de création de logements, de commerces, d'équipements publics et d'activités économiques sur ce pôle induisent une consommation d'espaces potentiels, notamment pour la mise en place de fronts bâtis continu le long des axes. Toutefois, le PADD formule bien la nécessité de mobiliser les potentiels fonciers de ces avenues pour la densification, tout en les articulant avec la préservation et l'aménagement d'espaces verts.

L'encadrement de l'urbanisation sur ce secteur à travers une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur l'ensemble de la zone vient inscrire des principes

d'aménagement et de préservation de l'environnement qui permettent de renforcer la volonté de conserver un cadre de vie et un environnement préservés sur le secteur.

L'objectif de préservation des espaces verts et des cœurs d'îlots végétalisés formulés dans le PADD assurera le maintien de la trame verte au sein du quartier, dans la continuité des quartiers environnant et en lien avec les parcs des Saules, de l'Oiseau et Jean Mermoz. Le projet pourra ainsi contribuer à la constitution d'un réseau d'espaces verts en pas japonais. La définition des axes par de nouveaux alignements d'arbres permettra également de favoriser les connexions écologiques pour les espèces volantes. La création de cheminements doux et les préconisations d'intégration de la trame verte et bleue à ceux-ci permettront de développer la trame existante.

L'OAP confirme ces objectifs en précisant que la requalification de ce secteur doit être également l'occasion de renforcer la qualité paysagère, et notamment des espaces publics de manière à participer à l'attractivité du secteur. Il s'agira également de faire pénétrer la trame verte existante au cœur des quartiers Est, depuis la Seine, et se connectant aux parcs des Saules, de l'Oiseau et Jean Mermoz. L'OAP affirme par ailleurs l'objectif de requalification du parc Marcel Cachin à travers l'aménagement global du secteur. L'objectif étant de coupler la dynamique de requalification à la constitution d'un réseau d'espaces verts en pas japonais dans la continuité des quartiers environnants afin de faire pénétrer la trame verte.

Extrait du plan de zonage



Le zonage vient préciser localement les protections des parcs Jean Mermoz et des Saules, classés zone naturelle et protégé par ailleurs en réservoir de biodiversité au titre de l'article R.151-43, du parc de l'Oiseau et des pelouses et squares classés au titre

d'espace vert paysager relai venant protéger en fonction de leur intérêt écologique ces zones riches pour la biodiversité. De plus, de nombreux alignements d'arbres sont protégés sur le plan de zonage, sur les artères principales du quartier.

La densification prévue dans le secteur du Fer à Cheval, identifié comme polarité commerciale majeure, peut entraîner une modification importante du paysage urbain, positive ou négative.

Afin d'éviter toute incohérence, le PADD précise bien que ces nouvelles constructions doivent s'insérer de manière harmonieuse dans le tissu existant. La requalification des axes et des espaces publics en entrée de ville formulée dans le PADD permettra d'améliorer le paysage urbain et d'unifier la morphologie urbaine, mais aussi de limiter la place de la voiture au sein du paysage. Le renforcement de la présence du végétal sur le quartier et l'adaptation du bâti afin d'unifier la morphologie urbaine auront une incidence positive sur la qualité paysagère et sa cohérence. De même, la poursuite de la requalification des quartiers Est permettra d'améliorer le cadre de vie et les ambiances paysagères dans ces secteurs.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation affirme l'objectif du PADD de faire du Fer à Cheval, autour de la place Gaston Viens, une centralité d'Orly (complémentaire au Viel Orly). Elle sera intégrée au reste de la ville, notamment à travers un travail sur les espaces publics (place Gaston Viens requalifiée profitant de l'arrivée du tramway T9) ainsi que par la création d'un front urbain bâti actif le long de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant.

La rénovation urbaine de l'ancien grand ensemble (quartier des Aviateurs, des Navigateurs, Calmette, Tilleuls et la Pierre au Prêtre) permettra d'améliorer le cadre de vie et de créer une cohérence d'ensemble par la continuité des espaces verts et espaces publics, en lien avec les quartiers alentours de la ville.

Les nouvelles constructions de logements et équipements induisent de nouvelles populations soumises aux risques naturels et nuisances existantes. Toutefois, l'intégration de l'aléa de remontées de nappes prescrit dans le PADD et le déploiement de dispositifs de gestion des eaux pluviales évoqués dans le PADD, et traduit notamment dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation et le règlement (coefficient de d'espaces verts et de pleine terre) permettront de limiter ce risque.

Par ailleurs, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation prévoit l'enfouissement des lignes à haute tension afin de retrouver une cohésion urbaine entre Choisy-le-Roi et Orly et limiter l'exposition des habitants aux champs électromagnétiques.

La place prévue pour les modes doux (cheminements, pistes cyclables, passages piétons...) lors de la requalification des axes permettra de limiter les nuisances liées aux voitures (bruit et qualité de l'air) à l'échelle locale mais aussi globale, ce secteur constituant un pôle de services important.

3. Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

3.1 Principaux constats du secteur

Consommation d'espace naturel	Un secteur présentant diverses occupations du sol en partie urbaines (constructions liées à l'usine des eaux, au Port autonome de Paris, quartier d'habitat collectif de la Sablière et stade Gallieni). Une partie des espaces sont à l'état semi-naturel ou en friche.
Protection et restauration de la trame verte et bleue	Un secteur à forte valeur écologique à proximité du corridor de la Seine et de zones humides, constituant de ce fait un réservoir de biodiversité d'intérêt fort. Celui-ci est d'ailleurs à proximité immédiate des berges de la Seine, qui font l'objet d'un projet de continuité écologique dans le cadre de la trame verte et bleue régionale.
Paysage et patrimoine	Un paysage marqué par la vallée de la Seine, offrant des vues sur le fleuve. Le secteur, malgré ses atouts paysagers, est actuellement enclavé et cela ne permet pas aux Orlysiens de profiter des attraits du fleuve.
Risques et nuisances	Un secteur calme peu soumis aux nuisances malgré sa proximité à la voie ferrée du RER C. Un risque naturel d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappes bien présent encadré par un PPRI. Servitude le long de la voie ferrée relative à la construction et à l'exploitation d'oléoduc le Havre-Paris (TRAPIL).

Zoom du projet sur les enjeux liés à la trame verte et bleue



Zoom du projet sur les enjeux liés aux risques et nuisances



3.2 Principales incidences pressenties et mesures prises pour les limiter

L'aménagement des Vœux, du Trou d'Enfer et Bouvray s'inscrit d'une part dans le cadre d'exigences supra-communales, notamment celles du SDRIF, de densifier aux abords des gares et points de desserte en transports en commun structurants, en lien avec l'arrivée du tramway T9, et d'autre part dans l'objectifs de préservation du corridor écologique de la Seine et de ses abords.

La consommation d'espace sera limitée au secteur identifié comme à urbaniser au plan de zonage (Trou d'Enfer), le secteur des Vœux étant désormais totalement protégé par la création d'une nouvelle zone naturelle afin de maintenir un espace de respiration et de loisirs pour la ville. Par ailleurs, le maintien de pourcentage d'espaces verts et de pleine terre, un coefficient d'emprise au sol faible (10 %), la mutation des constructions

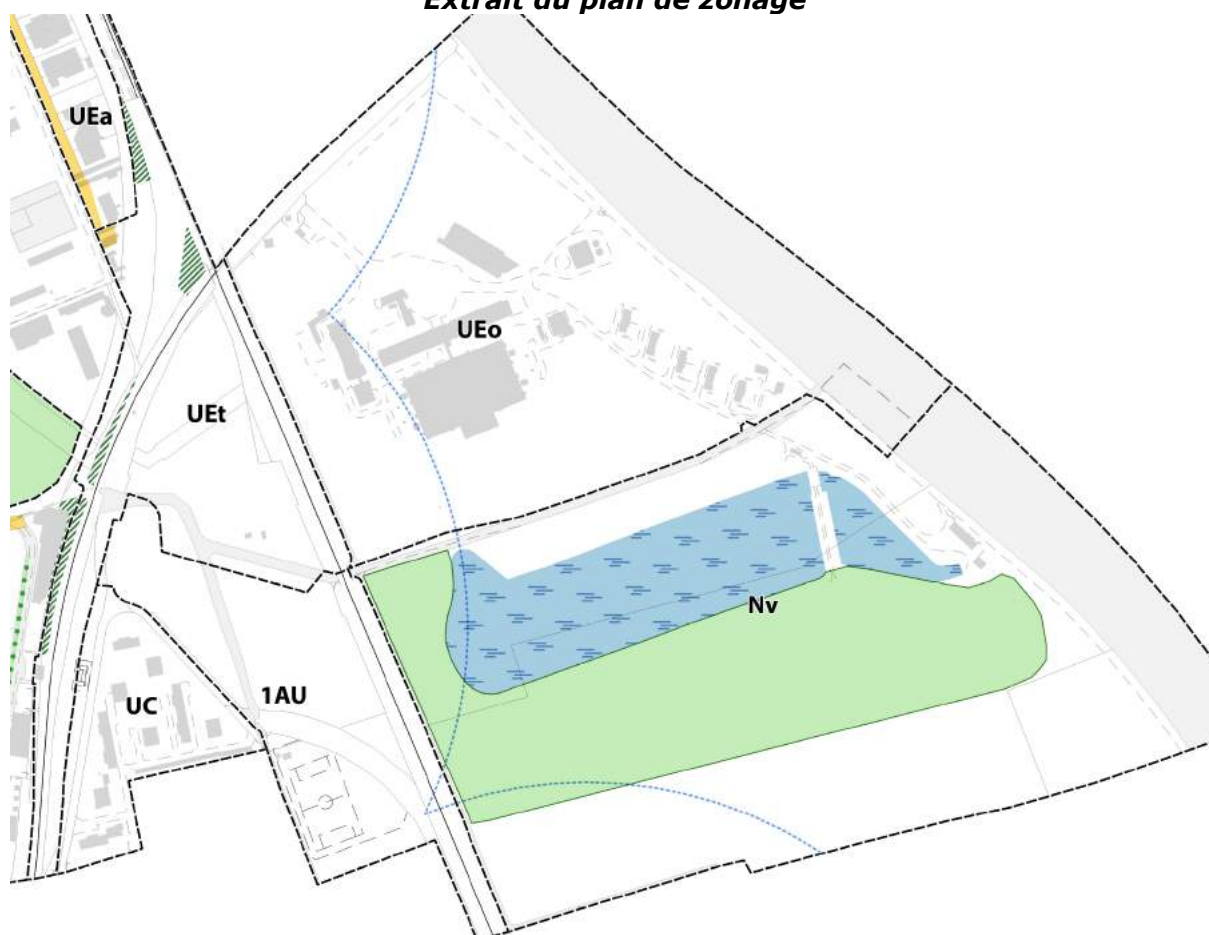
environnantes et l'optimisation des équipements existants permettront de limiter cette consommation.

Concernant les aspects écologiques, le maintien des espaces les plus intéressants et humides en lien avec la Seine et la darse permettront la préservation des réservoirs écologiques locaux, notamment au Manche de Houe. Seules les constructions liées aux activités de loisirs seront autorisées. Afin de limiter l'impact, ces constructions seront adaptées de façon à conserver l'intérêt écologique de la zone (végétalisation du bâti encouragé ...).

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation et le zonage du PLU sur ce secteur permettent d'affirmer la préservation de plus de 20 hectares d'espaces verts en bord de Seine et de soutenir le lien du reste de la ville avec ce réservoir de biodiversité, notamment à travers le parc Jean Mermoz.

La végétalisation des cheminements doux et la mise en place d'un espace vert qualitatif d'un point de vue écologique, en connexion avec le parc Jean Mermoz, la darse et les berges de la Seine permettront de renforcer les connexions écologiques et la trame verte et bleue locale. L'appui à la restauration des berges de la Seine permettra également d'augmenter le potentiel écologique de la zone, en lien avec le cadre de vie et le paysage.

Extrait du plan de zonage



Le projet induit des incidences limitées en matière de paysage, il permet de valoriser celui-ci actuellement inaccessible aux habitants et usagers du territoire et de valoriser les vues sur la Seine. Le développement d'un maillage de liaisons douces permettra un

traitement paysager qualitatif et de nouveaux itinéraires de découverte du paysage orlysiens, tout en désenclavant le quartier.

Le risque d'inondation par débordement de la Seine et remontée de nappe seront intégrés dans le respect du PPRI et traduit par la définition d'une zone naturelle venant protéger les secteurs concernés.

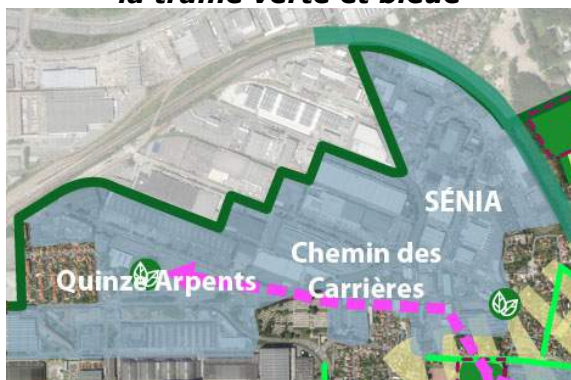
Dans le but de réduire les consommations énergétiques, nuisances et émissions de gaz à effet de serre induites par l'extension urbaine sur la zone à urbaniser, le PADD prévoit sur le secteur un important maillage de liaisons douces desservant le site, limitant l'usage de la voiture en lien d'une part avec le reste de la ville et les transports en commun. Le maintien de zones de calme et l'adaptation des bâtiments aux nuisances des voies ferrées seront également pris en compte.

4. SÉNIA • Chemin des Carrières

4.1 Principaux constats du secteur

Consommation d'espace naturel	Un secteur déjà très imperméabilisé, caractérisé par la présence du SÉNIA, zone d'activités intercommunale liée au MIN de Rungis. De nombreuses friches d'activités actuellement dégradées, faisant l'objet d'occupations illégales...
Protection et restauration de la trame verte et bleue	Un secteur aujourd'hui de faible intérêt écologique et très imperméabilisé. Situé à proximité du parc Georges Méliès, du bois des Roses et des talus arborés en bord de voie ferrée qui constituent une continuité verte, son intégration au sein de la trame verte et bleue peut bénéficier de ce projet de renouvellement.
Paysage et patrimoine	Un paysage très minéralisé mais offrant des perspectives sur la Seine du fait de sa situation en plateau. Localisé en entrée de ville, la RD 136 parcourant le secteur offre un paysage peu qualitatif à traiter.
Risques et nuisances	Des sites d'activités qui peuvent induire des nuisances pour les habitants (sonore, pollutions ...). Des nuisances sonores liées à la présence de la RD 136 et de l'aéroport.

Zoom du projet sur les enjeux liés à la trame verte et bleue



Zoom du projet sur les enjeux liés aux risques et nuisances



4.2 Principales incidences pressenties et mesures prises pour les limiter

La zone de projet est actuellement urbanisée et fortement imperméabilisée. Il s'agit ainsi d'un renouvellement urbain, notamment en lien avec l'arrivée de la ligne 14 qui ne consommera pas d'espace naturel ou agricole supplémentaire. Au contraire, le projet

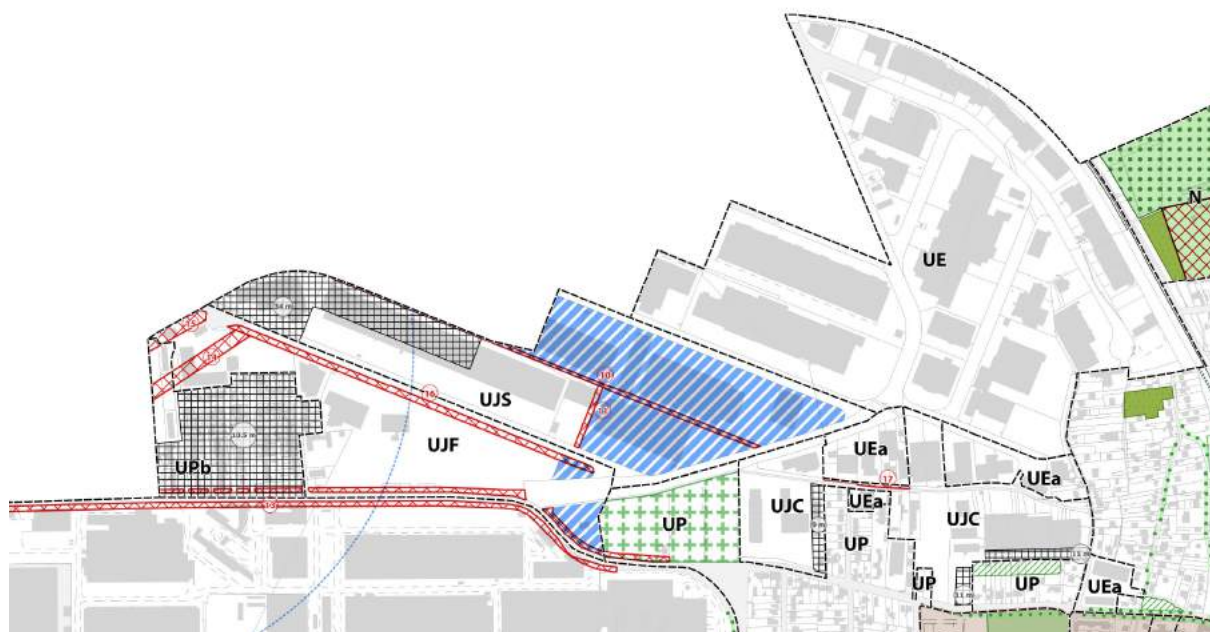
d'aménagement du SÉNIA et du Chemin des Carrières prévoit de reconstituer des espaces libres et végétalisés. Dans le cadre de l'OIN Orly Rungis Seine Amont, l'aménagement du SÉNIA et du Chemin des Carrières doit aboutir à la création d'un nouveau quartier d'Orly, mixant logements, espaces verts, équipements publics, commerces et services de proximité et activités économiques requalifiées, encadré notamment par une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

L'OAP, ainsi que le zonage et le règlement, permettent ainsi le renouvellement de ce secteur (zones UJF et UJS), orientant la mutation du SÉNIA vers la création de logements, d'équipements publics, de commerces et de services de proximité, d'espaces verts (zones UJF et UJS), mais aussi le maintien d'une dominante d'activités économiques au nord du SÉNIA au sein d'un espace requalifié (zone UE), et la création d'un nouveau quartier résidentiel au Chemin des Carrières (zone UJC) en lien avec le Centre ancien.

D'un point de vue écologique, la mutation du quartier n'aura globalement pas d'incidence négative, la zone étant déjà fortement minéralisée avec peu d'élément constitutif de la trame verte et bleue. Au contraire, ce projet sera l'occasion de renforcer cette trame, par la mutation vers de l'habitat et l'application des objectifs formulés dans le PADD et soutenu à travers l'OAP : mesures d'incitation à la végétalisation du bâti, création de nouveaux espaces verts, création de liaisons douces végétalisées...

La conservation de la cité-jardin et de ses cœurs d'îlots (en secteur UPb) et la prise en compte des enjeux de connexions avec le parc Georges Méliès et les talus de la voie ferrée permettront de conserver les composantes d'intérêt existantes et de renforcer la trame verte et bleue communale. L'OAP précise par ailleurs l'objectif de création d'un nouvel espace vert de plus de deux hectares au sein du secteur des Quinze Arpents, à proximité de la cité-jardin, ainsi que chemin des Carrières.

Extrait du plan de zonage



La mutation du tissu urbain peut impacter le paysage si celle-ci n'est pas bien encadrée ou maîtrisée. Toutefois, l'aspect paysager actuel du site est peu qualitatif : friches d'activités, espace très routier, entreposage de palettes... Les objectifs de conservation du patrimoine bâti (cité-jardin) et de conservation des vues sur la vallée, bien intégrés dans le PADD ainsi qu'à l'OAP, permettront de limiter les incidences négatives

potentielles sur les éléments paysagers d'intérêt existants. Le traitement paysager des entrées de ville et axes structurant (RD 136) permettra d'améliorer les paysages urbains et de connecter les différentes entités communales, du plateau vers le Centre ancien. Les marges des différentes zones à vocation économique devront être traitées pour assurer des transitions paysagères entre les différents quartiers.

Le périmètre de gel identifié au plan de zonage permet par ailleurs d'attendre la définition d'un projet global approfondie pour une meilleure intégration de l'aménagement des parcelles concernées.

La zone de projet s'insère dans un secteur soumis à des nuisances et risques technologiques liés aux activités, mais également à l'aéroport (ancienne zone C du PEB) et aux axes de transports existants (RD 136) et futurs. La création de nouveaux logements augmentera ainsi le nombre d'habitants soumis à ces nuisances. Toutefois, la mutation préférentielle des zones d'activités qui occasionnent le plus de nuisances permettra de réduire les nuisances existantes liées aux activités économiques.

Par ailleurs, la dominante préférentielle d'activités sera maintenue sur le secteur nord du SÉNIA, alors qu'une mixité fonctionnelle est davantage attendue sur le secteur du Puits Dixme Cette distinction permettra de limiter les conflits d'usages et les nuisances entre les secteurs résidentiels d'Orly et les secteurs d'activités. Une réflexion sur l'organisation spatiale et la cohabitation entre logements et activités sera menée pour minimiser les nuisances.

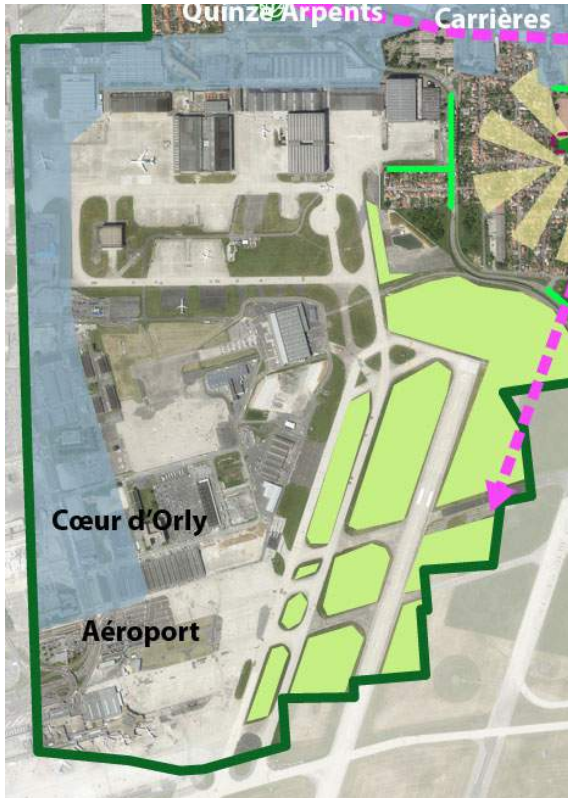
La création de liaisons douces connectant les pôles de transports existants et futurs permettra de réduire les nuisances dues aux véhicules motorisés, à l'échelle du quartier mais aussi de la commune.

5. Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

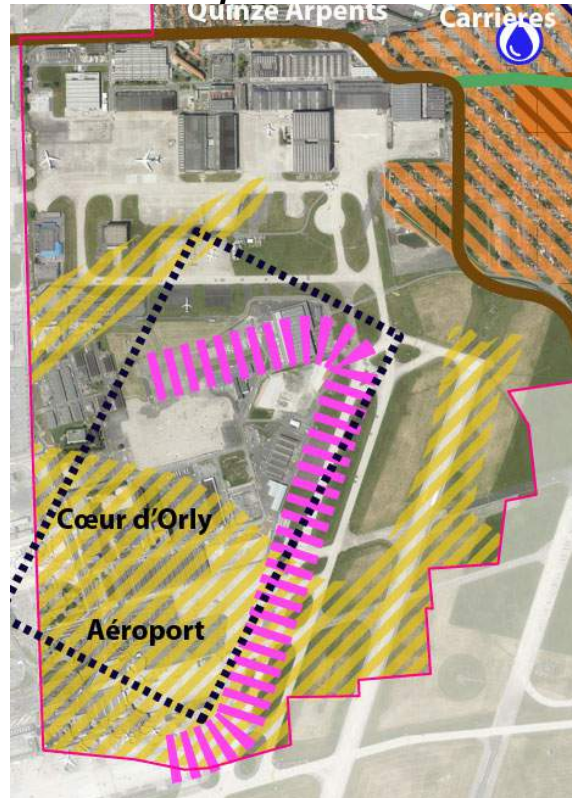
5.1 Principaux constats du secteur

Consommation d'espace naturel	Un site très artificialisé accueillant la plateforme aéroportuaire. Quelques friches et espaces agricoles localisés.
Protection et restauration de la trame verte et bleue	Un intérêt écologique réel lié aux espaces ouverts aéroportuaire.
Paysage et patrimoine	Un secteur unique dans le paysage orlyzien relativement clos et peu perméable au reste de la ville et au Centre ancien situé à proximité, du fait des activités aéroportuaires. Un enjeu de transition paysagère avec le reste de la commune et de traitement des franges.
Risques et nuisances	D'importantes nuisances sonores liées au trafic aérien et flux de transports permettant sa desserte. Des risques technologiques liés aux conduites d'hydrocarbures et aux activités industrielles.

Zoom du projet sur les enjeux liés à la trame verte et bleue



Zoom du projet sur les enjeux liés aux risques et nuisances



5.2 Principales incidences pressenties et mesures prises pour les limiter

Le secteur de projet est occupé par la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. Le projet vise à moderniser cette plateforme et développer Cœur d'Orly par la création d'un quartier d'affaires à haute performances énergétiques. Le secteur étant déjà très artificialisé hormis les friches aéroportuaires qui occupent une importante surface, peu à aucune consommation d'espaces naturels ou agricoles n'est attendue.

Les pelouses aéroportuaires constituent un élément d'intérêt écologique identifié par le SRCE. Elles sont un élément indispensable de la grande trame verte et bleue d'Orly qui va de la Seine au plateau. Il conviendra de développer des connexions entre les espaces ouverts de l'aéroport et les autres secteurs à enjeux écologiques de la ville. Le zonage du PLU affirme la volonté de préserver les pelouses et les friches aéroportuaires en inscrivant une trame graphique spécifique au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme. Le projet prévoit la mise en place d'une coulée verte qui participera au renforcement du réseau de continuités écologiques communale et assurera une connexion avec le parc Georges Méliès et les cœurs d'îlot verts des secteurs pavillonnaires.

D'un point de vue paysager, le projet a en partie pour objectif une meilleure intégration paysagère de la plateforme aéroportuaire vis-à-vis du Centre ancien en agissant sur les formes urbaines, l'architecture et les alignements. Les objectifs formulés par le PADD concernant le développement d'espaces publics qualitatifs, la requalification de la route Charles Tillon et l'amélioration du traitement paysager des entrées de ville permettront d'améliorer les paysages urbains du secteur. Enfin la promenade piétonne de la coulée verte permettra de renforcer le maillage de liaisons douces et d'assurer le lien avec les autres quartiers. Le traitement des franges aéroportuaires permettra également une meilleure intégration paysagère.

Extrait du plan de zonage



L'installation de nouvelles constructions augmentera le nombre de personnes soumises aux nuisances sonores de l'aéroport, mais également au risque de transport d'hydrocarbures. Ces constructions ayant pour vocation des activités tertiaires, les nuisances ne seront pas aussi dommageables que pour des logements. Les constructions situées autour des canalisations d'hydrocarbures respecteront la réglementation, notamment en termes de hauteur. L'installation de nouvelles activités peut également augmenter les nuisances sonores et liées aux flux perçues par les riverains. La nature de celles-ci et leur implantation devra être réfléchi de manière à limiter leur impact sur les zones résidentielles voisines. Le développement de liaisons douces et d'une coulée verte permettra de limiter la place de la voiture et les nuisances associées, à l'échelle locale et communale. Par ailleurs, l'arrivée de la ligne 14 permettra de diminuer les besoins en déplacement en voiture individuel et sera soutenu par le renforcement du caractère multimodal du secteur (métros 14 et 18, Orlyval, bus, tramways T7 et T9 prolongé, TCSP SÉNIA-Orly).

Comme affirmé dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du Cœur d'Orly, il s'agira notamment d'intégrer un traitement particulier des franges du domaine aéroportuaire pour préserver les quartiers pavillonnaires à proximité directe du site, et maintenir des secteurs de nature présentant un intérêt pour la biodiversité locale et de tendre vers une meilleure intégration paysagère de la plateforme aéroportuaire vis-à-vis du reste de la ville en agissant sur les formes urbaines, l'architecture et les alignements.

5. ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRÉSENTATION DES MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS

Ce chapitre évalue les incidences de la révision du Plan Local d'Urbanisme sur les différents thèmes de l'environnement. Sont pris en compte :

- les objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, notamment les perspectives d'évolution de la démographie, de l'habitat, du développement économique et des équipements,
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation,
- le règlement, dont les prescriptions écrites et les documents graphiques.

Pour chacun d'entre eux sont mis en avant :

- les incidences négatives potentielles, correspondant aux impacts négatifs notables, directs ou indirects que pourrait avoir le PLU sur l'environnement, en raison des objectifs de développement affichés,
- les mesures d'évitement et de réduction intégrées au PLU, correspondant aux orientations prises dans le PLU afin d'éviter ou réduire les effets négatifs précités, et les incidences positives qui pourront émerger dans le cadre de la mise en œuvre du PLU,
- les principaux apports de l'évaluation environnementale sur le thème étudié.

1. Paysage et patrimoine

1.1 Incidences du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

⇒ *Incidences positives et négatives potentielles*

Le PADD prévoit en grande majorité une urbanisation en renouvellement urbain. Le renouvellement urbain et l'optimisation du tissu urbain induisent de nouvelles constructions dont la localisation et la qualité de l'architecture notamment pourraient potentiellement réduire la qualité paysagère globale de la ville, être en contradiction avec le patrimoine bâti remarquable et ordinaire d'Orly, ou affirmer des quartiers déconnectés les uns des autres sans cohérences globale.

D'autre part, le renouvellement de larges emprises, induisant la création de nouveaux logements collectifs et de nouveaux bâtiments d'activités, pourrait aboutir à une banalisation des formes architecturales et donc du paysage urbain. L'arrivée de nouveaux bâtiments dans le cadre des projets peut comporter un risque de non intégration au patrimoine bâti existant, qu'il soit remarquable ou non, et dégrader la qualité paysagère de la commune.

Toutefois, le projet urbain basé sur le renouvellement a des effets positifs sur l'environnement car la production nécessaire de logements se fait sur des espaces qui sont déjà urbanisés (quartiers Est, SÉNIA...) et pour lesquels des espaces libres et végétalisés sont réintroduits.

La zone 1AU, au Trou d'Enfer, bien que largement réduite comparée à l'ancien périmètre, induit une consommation d'espace de 8 hectares de friche et d'espaces occupés par les installations du chantier du tramway T9, à proximité directe du site naturel des Vœux et

des berges de la Seine. Cette consommation est toutefois en lien avec les objectifs du SDRIF de densification à proximité des gares, afin d'optimiser le foncier autour des transports collectifs.

⇒ Mesures d'évitement et de réduction intégrées, et incidences positives du PLU sur l'environnement

Plusieurs orientations du PADD permettent d'assurer la préservation et la mise en valeur du paysage et du patrimoine de façon directe ou indirectement :

- préserver le Vieil Orly : malgré les objectifs de rénovation et de redynamisation résidentielle et commerciale, le projet doit préserver l'architecture historique et la qualité des espaces publics présents,
- poursuivre la rénovation urbaine pour intégrer chaque quartier et proposer un cadre de vie attractif et apaisé,
- renouveler les entrées de ville, dans l'objectif d'améliorer leur qualité paysagère et d'affirmer l'attractivité du territoire,
- maîtriser les évolutions spontanées dans les quartiers pavillonnaires. Dans le cadre d'extension urbaine à la marge, il est demandé d'assurer l'intégration environnementale et paysagère permettant de réduire les incidences négatives voire d'améliorer la situation dans les secteurs de frange,
- mettre en œuvre les grands projets métropolitains, en respectant l'identité d'Orly (Cœur d'Orly, renouvellement du SÉNIA et du Chemin des Carrières, aménagement des Vœux).

1.2 Incidences des Orientations d'Aménagement et de Programmation et du règlement

⇒ Incidences positives et négatives potentielles

De même que pour le PADD, les OAP et le règlement n'ont pas pour objectif d'impacter largement le paysage et le patrimoine. Les OAP, le zonage et le règlement traduisent les intentions de la Ville de mettre en œuvre cinq projets d'envergure. Ces projets vont en partie redessiner le paysage de la ville d'Orly et sont donc à considérer avec précaution pour la définition des mesures :

- le Vieil Orly, à valoriser en tant que lieu de centralité représentatif de son riche patrimoine,
- Orly-Est, secteur de renouvellement urbain intégrant la centralité du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens et l'ancien Grand Ensemble dont la requalification doit se poursuivre,
- les Vœux, le Trou d'Enfer et le Bouvray, entre friches à revaloriser à proximité de transports collectifs (zone 1AU) et larges espaces naturels à préserver au bord de la Seine,
- le SÉNIA et le Chemin des Carrières, projets voulant affirmer une nouvelle polarité mixte (habitat, activités, équipements publics, espaces verts et commerces et services de proximité),
- Cœur d'Orly, projet soutenant le développement d'un nouveau quartier d'affaires autour de l'aéroport, connecté au reste de la ville.

Les OAP viennent donc préciser les objectifs du PADD de renouveler le tissu urbain, de créer de nouveaux espaces verts et des espaces libres végétalisés (quartiers Est, SÉNIA...), et de préserver les cœurs d'îlots pavillonnaires, ce qui a un impact positif évident pour l'environnement. L'OAP dédiée à la trame verte et bleue précise les conditions de sa mise en œuvre et les gains environnementaux, sociaux et écologiques pour le territoire communal et les Orlysiens.

⇒ Mesures d'évitement et de réduction intégrées, et incidences positives du PLU sur l'environnement

La thématique du paysage et du patrimoine est prise en compte aussi bien dans les OAP que dans le règlement.

1.3 Les OAP

Chaque OAP intègre de façon particulière les enjeux liés aux paysages et aux patrimoines afin que ces thématiques soient spécifiquement prises en compte dans les projets, en lien avec les éléments environnants. Cela permet de limiter fortement les incidences négatives que pourrait entraîner la construction de nouveaux bâtiments sur le patrimoine et le paysage. Cette prise en compte se traduit surtout par des dispositions assurant la végétalisation du tissu urbain ou la conception d'espaces publics de qualité.

L'ensemble des projets faisant l'objet d'une OAP, le devenir de chaque secteur est bien encadré. Des précisions sont apportées dans l'analyse des zones susceptibles d'être affectées par le PLU.

De plus, le territoire de la ville d'Orly étant déjà fortement urbanisé, les projets identifiés portent principalement sur du renouvellement urbain et ont pour but d'améliorer le paysage urbain et l'intégration du projet dans son environnement proche. Le PLU est l'occasion de créer des connections et une cohérence d'ensemble autour de ces projets de développement.

1.4 Le règlement

La thématique du paysage et du patrimoine est également prise en compte dans le règlement, au travers des différents articles.

L'ensemble des règles relatives à l'implantation des constructions (par rapport aux voies et emprises publiques, aux limites séparatives et aux autres constructions sur la même propriété), à l'emprise aux sols et aux hauteurs maximales permettent de tendre vers une harmonie des formes urbaines cohérentes avec le paysage de la ville. Ses prescriptions, définies à l'article 3 Volumétrie et implantation des constructions, sont spécifiques aux différentes zones en fonction de leurs caractéristiques urbaines et architecturales. Ces règles participent à la préservation du patrimoine, à la qualité du cadre de vie et à l'identité de la commune.

De plus, l'article 4 Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère décline des prescriptions en matière de caractéristiques des façades, des toitures et des clôtures. Adapté à chaque zone, ses différentes prescriptions permettent d'assurer une meilleure intégration paysagère des bâtiments. Cet article soumet également les éléments bâtis identifiés au document graphique, à interdiction de démolition, et encadre leur restauration.

L'article 5 Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions définit pour chaque zone des règles permettant la mise en valeur écologiques et paysagères des espaces libres notamment par la mise en place de coefficient de biotope, le traitement paysager des espaces libres selon leur fonction (espaces de circulations, jardins, aires de stationnement...) et la définition d'objectif de plantation d'arbres de grand développement par m². Le règlement précise l'aspect des clôtures qui devront être préférentiellement constituée d'un grillage vertical doublé d'une haie vive.

L'ensemble de ses éléments vise à l'entretien de la qualité des paysages et au maintien du cadre de vie de la commune.

Pour la zone 1AU, ces articles ne sont pas règlementés afin de laisser la souplesse nécessaire à la définition d'un projet d'ensemble, toutefois l'OAP vient préciser les objectifs d'intégration paysagère des bâtiments.

1.5 Principaux apports de l'évaluation environnementale sur le paysage et le patrimoine

Sur cette thématique du paysage et du patrimoine, l'évaluation environnementale a permis en particulier de développer des prescriptions sur l'intégration paysagère des projets d'envergure afin d'intégrer au mieux les orientations patrimoniales.

Un travail sur les connections entre les quartiers à travers le traitement des espaces publics est mis en avant par les éléments règlementaires du PLU, répondant à l'objectif inscrit au PADD de permettre l'émergence des nombreux projets en gardant une cohérence et une identité propre à la ville d'Orly.

Par ailleurs l'accent est mis, à travers l'intégration des projets, sur le traitement des entrées de ville : Cœur d'Orly, SÉNIA, quartiers Est, gares RER...

Le végétal a également fait l'objet de prescriptions particulières, en lien avec les enjeux relevés dans l'état initial de l'environnement en matière de protection et de développement de la nature en ville, comme composante de la qualité du cadre de vie de la ville d'Orly. La revalorisation et l'appropriation par les Orlysiens du site naturel des Vœux et des berges de la Seine en font partie.

Les effets positifs du PLU sur le paysage et le patrimoine sont permanents. Les dispositifs règlementaires du PLU et les objectifs précisés dans le PADD et les OAP pérennisent la préservation du patrimoine naturel et historique d'Orly, mais aussi leur extension et leur requalification.

2. Patrimoine naturel, biodiversité, trame verte et bleue

2.1 Incidences du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

⇒ Incidences positives et négatives potentielles

Bien que le développement urbain de la ville s'effectue principalement en renouvellement urbain, les besoins de construction fixés à plus de 300 logements neufs par an d'ici 2030 vont potentiellement entraîner de nouvelles imperméabilisations sur des sites aujourd'hui en friche, notamment au Trou d'Enfer. Cet effet sera néanmoins compensé par la réalisation d'un nouvel espace vert qui assurera la jonction entre la Seine, les Vœux et le reste de la ville par l'intermédiaire de la trame verte et bleue. Par ailleurs, l'agriculture urbaine et la végétalisation des toitures terrasse seront encouragées.

Toutefois, même si la révision vise à augmenter l'imperméabilisation des sols dans certains secteurs non urbanisés aujourd'hui (zone 1AU), les effets du projet devraient être positifs et favoriser le développement de la trame verte et bleue, grâce à des orientations volontaristes dans ce domaine, définies dans l'OAP.

De la même manière les secteurs de projets du Vieil Orly, du renouvellement des quartiers Est, de Cœur d'Orly, du SÉNIA et du Chemin des Carrières consistent en une densification du tissu urbain, mais intègrent des orientations fortes en matière de

développement de la nature en ville, qui permettront une plus-value pour la biodiversité. Il s'agit notamment de recréer des espaces libres végétalisés là où il n'y en a pas.

Par ailleurs, les projets de développement des transports collectifs (anticipation du prolongement du tramway T9 et de la ligne 14) peuvent entraîner une réduction des espaces de nature, toutefois les projets de densification au alentours des gares prévoient une prise en compte importante de la biodiversité notamment à travers les OAP.

Enfin, en phase chantier, les travaux importants pourraient entraîner des perturbations pour la faune.

⇒ **Mesures d'évitement et de réduction intégrées, et incidences positives du PLU sur l'environnement**

De manière générale, le PADD prévoit des orientations assurant la préservation voire le renforcement des réservoirs et continuités écologiques. Une attention particulière est portée sur le développement du végétal lors de la densification des tissus d'activités existants, ainsi que sur la qualification de leur transition avec les secteurs de logements environnants par une végétalisation. Ainsi, on retrouve les orientations suivantes en faveur de du patrimoine naturel et de la trame verte et bleue :

- assurer la préservation des espaces verts publics existants (parc Georges Méliès, parc de l'Oiseau, parc des Saules, parc Jean Mermoz, bois des Roses, alignements d'arbres, et autres espaces de nature tels que le talus de la voie ferrée) qui participent à la qualité du cadre de vie et du potentiel écologique,
- créer de nouveaux espaces verts à l'occasion des grands projets (SÉNIA, Trou d'Enfer) pour renforcer l'identité paysagère d'Orly,
- mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine, par la préservation du corridor multi-trames de la Seine identifiée au SRCE,
- assurer une trame verte et bleue structurante constituée d'un réseau en pas japonais composé des espaces verts publics et privés et des points d'eau, valoriser les parcs et squares publics, profiter de la requalification du parc Georges Méliès, du parc de l'Oiseau, du parc des Saules et l'extension du parc de la Cloche, et en préservant toute la trame d'espaces verts privés,
- saisir les opportunités offertes par les grands projets de la ville pour renforcer la trame verte structurante, notamment en encourageant la végétalisation des constructions, la préservation de cœurs d'îlot vert, permettre la réalisation d'aménagement paysagers notamment en lien avec les cheminements doux,
- développer l'offre de nature en ville complémentaire à la trame verte et bleue structurante, en maintenant des espaces verts de pleine terre, préservant les principaux alignements d'arbres, jardins familiaux,
- le PADD affirme ainsi la préservation des grands réservoirs de biodiversité et l'ensemble des éléments de nature relai, particulièrement riches dans la ville d'Orly.

Par ailleurs, le PADD précise la volonté de limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 1,3 % de la superficie totale de la commune.

2.2 Incidences des Orientations d'Aménagement et de Programmation et du règlement

De manière générale, le PLU présente peu d'impacts négatifs sur la trame verte et bleue et la biodiversité du territoire. Toutefois, les OAP affichent une volonté de renouvellement et d'extension urbaine sur les cinq sites de projets d'envergure. De part ce développement, il existe donc un risque potentiel d'intensification des effets de fragmentation des continuités écologiques et des espaces semi-naturels.

Toutefois, les mesures intégrées au règlement et aux OAP et présentées ci-après, permettent de démontrer que le bilan de la révision du PLU pour la biodiversité est globalement positif.

2.3 Les OAP

La composition paysagère et l'intégration de la trame verte et bleue font partie intégrante des mesures intégrées aux OAP. L'objectif principal consiste à assurer la continuité du réseau écologique et le développement des espaces végétalisés au sein des projets.

De nombreuses orientations, prévues au sein des OAP de secteur, sont définies en faveur de la préservation et du renforcement de la trame verte et bleue : création et maintien du maillage de cœurs d'îlots végétalisés, accompagnement des voiries et liaisons douces par des plantations, préservation des corridors existants tels que le talus de la voie ferrée.

De plus, les OAP soulignent la préservation de la grande trame verte et bleue d'Orly, traversant la ville de la Seine au plateau, à travers les différents parcs urbains.

L'OAP des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray vient affirmer la création d'un espace vert écologiques et récréatif sur le site des Vœux et permettre la préservation de la continuité écologique en lien avec la Seine. Il s'agit de valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'accès facilité à la Seine, à travers la création d'un grand parc écologique.

Enfin, une OAP est entièrement dédiée à la mise en œuvre de la grande trame verte et bleue d'Orly, reliant la Seine au plateau de Longboyau, sous la forme de pas japonais reliés par des corridors écologiques.

2.4 Le règlement

Le règlement garantit la protection, le maintien voire la valorisation des espaces végétalisés qualitatifs et utiles pour la biodiversité dans la logique des engagements formulés au travers du PADD.

La zone naturelle N a été prolongée dans le cadre de la révision du PLU afin de répondre à l'objectif de protection forte des réservoirs de biodiversité qui constituent les poumons verts de la commune. La zone N correspond aux grandes espaces libres, espaces verts, de loisir ou de détente à protéger. Elle comprend deux secteurs :

- Ns : secteur de loisirs et de sport (centre d'entraînement du Paris Football Club et parc du Grand Godet),
- Nv : zone naturelle et de loisirs des Vœux.

Jusqu'à présent, six espaces étaient représentés dans le PLU en vigueur en zone naturelle : le parc Georges Méliès, le parc de l'Oiseau, le parc de la Mairie, le parc des Saules, le Trou à Glaise et le parc de la Cloche. Au sein du PLU révisé, les zones naturelles sont renforcées. Seule la zone liée au parc de l'Oiseau est supprimée de la zone naturelle mais le parc reste protégé à travers une trame graphique liée à un espace vert paysager relai à préserver. De plus le secteur des Vœux, anciennement classé en zone d'urbanisation future, ainsi qu'une large partie du bois des Roses, anciennement classé en zone UD, sont classés en zone naturelle dans le PLU révisé. Le bois des Roses est, de plus, couvert par un périmètre d'espace boisé classé, au regard de sa valeur écologique et sa situation.

La règlementation au sein de ces zones naturelles vise à préserver les réservoirs de biodiversité et continuités écologiques en limitant fortement la constructibilité. Les seules

constructions et aménagements possibles sur ces zones sont en lien avec les services publics et d'intérêt général et les activités sportives et de loisirs. La zone N, au travers de ses différents articles, permet de maintenir l'intérêt écologique de ces parcs et lieux de valorisation paysagère et de loisirs : faible imperméabilisation des sols, prise en compte des éléments végétaux existants, garantie de l'intérêt écologique des futures plantations, perméabilité écologique des clôtures, maintien des vues sur ces espaces naturels... En complément, le règlement de cette zone permet le développement des aménagements et constructions utiles aux usages dans les parcs : constructions de service public ou d'intérêt collectif liées à la valorisation paysagère, écologique ou sportive de plein air notamment. Cette réglementation découle directement de l'objectif de la ville de maintenir des usages pour la population compatibles avec les enjeux de sauvegarde de la biodiversité dans les espaces verts.

Par ailleurs, les règles relatives à la prise en compte de la trame verte et bleue au sein de la zone urbaine et à urbaniser sont notamment édictées par l'article 5 portant sur le traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions. Plusieurs dispositions sont émises au travers de différentes sous-parties de l'article tel que le coefficient de biotope par surface, la mise en valeur écologique et paysager des espaces libres et l'instauration d'espaces protégés.

Le traitement paysager est adapté à chacune des zones en fonction du contexte, de la forme urbaine et du parcellaire. Ainsi, des coefficients d'espaces verts ont été déclinés dans les différentes zones de manière à favoriser le maintien d'espaces supports potentiels de biodiversité. Ceux-ci se déclinent en espaces verts de pleine terre et en espaces verts complémentaires en appliquant le principe du coefficient de biotope. En complément des règles d'implantation et d'emprise au sol, les règles édictés visent alors à préserver au maximum les espaces de pleine terre favorable au maintien de la biodiversité en ville et assurant par là même l'infiltration des eaux à la parcelle.

On retrouve, également, des règles visant le maintien des plantations existantes, la plantation des espaces et la mise en place de haies vives d'essence locale en doublement de la clôture. Ces prescriptions participent ainsi au traitement paysager global, au maintien d'espaces participant aux corridors écologiques ainsi qu'à la préservation des espaces de pleine terre.

Le règlement, associé à des inscriptions graphiques, fait figurer la protection de certains espaces naturels ayant une forte valeur écologique : les espaces verts paysagers relai, les réservoirs de biodiversité, le cimetière paysager, les jardins familiaux, le talus ferroviaire, les pelouses de la zone aéroportuaire, et les alignements d'arbres. Ces espaces protégés au titre de l'article L.151-41 et L.151-43 du Code l'Urbanisme permettent le renforcement de la trame verte sous la forme de zones refuges durablement protégées dans le PLU et participant aux corridors en pas japonais, nécessaires pour la faune urbaine.

2.5 Principaux apports de l'évaluation environnementale sur le patrimoine naturel, la biodiversité et la trame verte et bleue

L'évaluation environnementale de la révision du PLU a permis de décliner, au travers du PLU, la stratégie de protection et de restauration de la trame verte et bleue souhaitée par la commune, en application des principes du Grenelle de l'environnement, de la loi ALUR et en compatibilité avec les objectifs du SRCE et du SDRIF notamment. Ainsi ont été intégrées des nouvelles larges zones naturelles : protection d'une grande partie du bois des Roses (identifiée au SDRIF comme espace vert et de loisir d'intérêt régional à créer) et protection du site des Vœux, en tant que site écologique charnière à la croisée de la trame verte et bleue régional le long de la Seine et de la grande trame verte et bleue d'Orly.

Par ailleurs, une étude spécifique sur les zones humides a été menée dans le cadre de l'évaluation environnementale (23 sondages réalisés sur trois sites expertisés en cohérence avec les enveloppes d'alerte définie par la DRIEE) qui n'ont pas mis en avant la présence de zones humides (suivant le facteur pédologique, car aucune trace d'hydromorphie du sol n'a pu être révélée).

Des trames graphiques permettent de protéger chaque espace de nature en ville, en fonction de l'intérêt écologique identifié (espaces de nature relai, alignement d'arbres, jardins familiaux...). De la même manière, des règles de protection des espaces extérieurs résidentiels à protéger permettent d'atteindre les objectifs de préservation et de renforcement de la nature en ville, et de la valorisation de la qualité de vie sur Orly.

Le PLU, et notamment à travers l'OAP dédiée à la grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau et les inscriptions graphiques au plan de zonage, inscrit sur le long terme la préservation de la biodiversité.

3. Gestion des ressources naturelles

3.1 Incidences du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

⇒ Incidences positives et négatives potentielles

Les enjeux liés à la gestion de l'eau et des déchets sont relativement modestes sur le territoire. En effet, il n'existe pas de problèmes d'approvisionnement en eau potable et les équipements d'assainissement actuels sont dimensionnés pour répondre à des besoins croissants.

Cependant, l'arrivée de nouvelles populations et de nouveaux emplois via la création de logements et la densification des zones d'activités économiques devraient inévitablement avoir des incidences sur la gestion des services environnementaux :

- avec l'arrivée de plus de 300 logements neufs par an d'ici 2030 et la réalisation progressive de l'ensemble des projets d'envergure (notamment les projets de rénovation urbaine, les projet sur le Vieil Orly, Cœur d'Orly, SÉNIA et Chemin des Carrières) les consommations d'eau potable devraient inévitablement augmenter,
- de même, cet accueil d'activités et de population supplémentaires devrait entraîner une augmentation de la production de déchet,
- la mise en œuvre de projets engendrera une production de déchet de chantier qui sera à gérer.

⇒ Mesures d'évitement et de réduction intégrées, et incidences positives du PLU sur l'environnement

Plusieurs orientations du PADD permettent d'assurer une gestion efficace des services environnementaux, de façon directe ou indirecte :

- le PADD inscrit la limitation des pressions sur la ressource en eau comme principal objectif de développement durable de son territoire : récupération des eaux pluviales, soutien à l'amélioration de la gestion du cycle de l'eau par les acteurs compétents...
- un des objectifs du PADD est par ailleurs de maintenir l'usine des eaux et de ne pas interdire d'éventuels développement sur ses emprises déjà artificialisées,
- le PADD prévoit une gestion efficace des eaux pluviales en recréant des freins au ruissellement et en limitant l'imperméabilisation des secteurs à risque d'inondation ce qui devrait limiter les risques de pollution liés au ruissellement,
- le PADD vise la poursuite de la lutte contre le gaspillage de l'eau potable par la généralisation de dispositifs favorisant les économies et la réutilisation de l'eau,

- le PADD préconise la poursuite de la gestion optimale des déchets en lien avec les acteurs compétents : réduction des déchets à la source, performance du tri, politique de compostage, poursuite des initiatives de prévention...

3.2 Incidences des Orientations d'Aménagement et de Programmation et du règlement

Comme pour le PADD, l'arrivée de nouvelles populations encadrée par les OAP implique une pression plus forte sur les ressources naturelles et donc des impacts potentiellement négatifs sur le territoire. Ces impacts seront principalement liés à l'imperméabilisation des sols dans des secteurs jusqu'à présent en pleine terre, entraînant ainsi des risques liés aux ruissellements. Cependant ces incidences sont prises en compte dans les OAP par des prescriptions spécifiques et dans le règlement par des articles visant à une gestion durable des ressources naturelles.

3.3 Les OAP

Dans le cadre des OAP sectorisées, des éléments permettant une meilleure gestion des eaux pluviales sont intégrés. Ainsi, il est préconisé une gestion des eaux pluviales à la parcelle limitant ainsi les rejets dans le réseau public notamment sur le secteur du SÉNIA et du Chemin des Carrières, secteur actuellement très imperméabilisé. Les OAP prévoient également le maintien et le développement des éléments de végétations et des cœurs d'îlots, participant à une meilleure rétention des eaux pluviales et à une plus grande fonctionnalité du cycle de l'eau.

3.4 Le règlement

Le règlement décline à l'article 8 Desserte par les réseaux plusieurs obligations permettant une gestion maîtrisée des ressources naturelles. Ainsi, toute nouvelle construction doit être raccordée au réseau d'assainissement séparatif de la commune.

Il contraint également la mise en place de systèmes de dépollution dans le cadre d'activités économiques potentiellement polluantes et la mise en place d'une autorisation de rejet des eaux usées non domestiques au sein du réseau d'assainissement public.

Le règlement inclut plusieurs dispositions en faveur d'une meilleure gestion des eaux pluviales. Il impose une infiltration directe totale ou partielle à la parcelle afin de limiter les rejets dans le réseau public, sauf impossibilité technique, où le rejet dans les réseaux publics est possible. Des systèmes de dépollutions sont mis en place dans le cadre des pollutions liées aux aires de stationnement. L'ensemble de ces règles permettent de limiter les risques d'inondation et de pollution des sols.

Les nouvelles constructions possédant une toiture ou partie de toiture terrasse de plus de 150 m² devront fonctionnaliser ce toit parmi un choix d'usage environnemental, dont la végétalisation permettant la récupération des eaux pluviales.

Par ailleurs, le plan de zonage intègre une zone spécifique UEo pour l'usine Eau de Paris. L'usine des eaux alimente exclusivement en eau potable la moitié de la capitale. L'eau est puisée directement dans la Seine avec une capacité moyenne de production de 130 000 m³/jour et une capacité maximale de 300 000 m³/jour.

Les installations liées à la potabilisation des eaux occupent 52 hectares en bords de Seine, dont 5 hectares constitués par une darse, formant une réserve d'eau de 300 000 m³. Ce site présente un Périmètre de Protection Immédiate sur l'emprise de l'usine (site et prise d'eau) qui implique des interdictions (constructions, pêche, amarrage de bateaux...), des prescriptions et des conditions de production. Cette servitude d'utilité publique est intégrée en annexe du PLU.

Par ailleurs une partie du territoire est concernée par le risque inondation (PPRI) rendant inconstructible ou constructible sous condition des secteurs en bord de Seine.

Ces mesures et recommandations participent ainsi à améliorer la gestion de l'eau et la pérennité de la ressource.

3.5 Principaux apports de l'évaluation environnementale sur les ressources naturelles

Sur cette thématique, l'évaluation environnementale a permis de décliner les orientations du règlement de service départementale d'assainissement, en partenariat avec le SDAGE, le SAGE de la Bièvre, le SIAAP et le Département du Val-de-Marne.

Par ailleurs, une étude sur les zones humides réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale a permis de noter que le parc Georges Méliès est traversé d'ouest en est par un ru dont sa source se trouve au sein même du site, les futurs aménagements prendront en compte sa présence.

Par ailleurs, l'ensemble des mesures relatives à la gestion alternative des eaux pluviales, fixées dans les OAP, ont été réfléchies dans le cadre de l'évaluation environnementale, qui s'est évertuée à faire le lien entre renforcement de la nature en ville et gestion douce des eaux de pluie.

Les projets urbains traduits dans le PLU ne devraient pas entraîner d'effets négatifs sur les ressources naturelles et au contraire les préservent. Ces projets étant envisagés sur un temps long, les effets du PLU sur les ressources naturelles doivent donc s'entendre sur un temps long.

4. Transition énergétique

4.1 Incidences du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

⇒ Incidences positives et négatives potentielles

L'arrivée de nouvelles populations et de nouveaux emplois liés à la création de logements et à la densification des zones d'activités économiques est susceptible d'entraîner une augmentation des besoins énergétiques du territoire ainsi que des émissions des gaz à effet de serre supplémentaires liées à des volumes de déplacement plus importants et aux nouvelles constructions.

Toutefois, les normes nationales actuelles et à venir (réglementations thermiques notamment) et les mesures relatives à la performance environnementale intégrées au PLU dans le cadre de la révision, vont dans le sens d'un amoindrissement important de ces impacts.

⇒ Mesures d'évitement et de réduction intégrées, et incidences positives du PLU sur l'environnement

Plusieurs orientations du PADD permettent d'assurer la performance énergétique et la protection des ressources, de façon directe ou indirectement :

- le PADD affirme l'objectif de soutenir l'émergence d'un urbanisme durable. Cet objectif met en avant les ambitions de la Ville pour inciter à la haute performance environnementale et inscrit l'articulation avec les actions inscrites dans l'Agenda 21 de

la Ville. Cette ambition passe également par la recherche de déplacement plus vertueux, de la mixité et de l'adaptation de la ville aux besoins de chacun,

- le PADD indique la réduction à son minimum de l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé et soutient également un développement durable à travers des ambitions pour limiter l'imperméabilité des sols, poursuivre une bonne gestion des déchets, optimiser la gestion de l'assainissement, lutter contre le gaspillage de l'eau potable, et limiter l'extension du développement urbain sur les espaces naturels,

- le PADD précise l'objectif d'inscrire tout le territoire dans la transition énergétique et soutient la volonté de tendre vers une réhabilitation énergétique du bâti, d'optimiser les réseaux de chaleur, et d'intégrer des objectifs énergétiques ambitieux dans les projets.

4.2 Incidences des Orientations d'Aménagement et de Programmation et du règlement

Les constructions prévues dans les OAP ainsi que les autorisations de constructions accordées par le règlement ont nécessairement pour effet une consommation d'énergie supplémentaire d'un point de vue global et des émissions de gaz à effet de serre associées. De plus, l'accueil de nouvelles populations et la densification des zones d'activités économiques supposent une augmentation de la demande énergétique (bâti et déplacements) mais aussi des émissions de gaz à effets de serre.

Toutefois, la réalisation même de certaines OAP, dans le but d'assurer la densification de secteurs bien desservis en transport en commun, et dont la desserte devrait être améliorée dans les années à venir (anticipation du prolongement du tramway T9 et arrivée de la ligne 14) permet de répondre aux objectifs de constructions neuves, tout en réduisant les effets de dépendance à l'automobile.

4.3 Les OAP

Les OAP sectorielles contiennent de nombreuses mesures visant à faciliter les déplacements en mode doux ou alternatifs à la voiture individuelle. Cette facilitation des déplacements durables participe pleinement à la réduction de la consommation énergétiques et émissions dues à l'utilisation de la voiture.

4.4 Le règlement

Par ailleurs, et de façon complémentaire, le règlement prévoit des dispositions relatives à la performance énergétique du bâti dans l'ensemble des zones urbaines et à urbaniser. Le règlement propose ainsi dans toutes les zones une souplesse dans les règles d'implantation et d'emprise au sol pour la prise en compte d'éléments techniques permettant une isolation thermique des bâtiments ou la mise en place de pare soleil. De plus, les terrasses de plus de 150 m² devront prévoir soit leur végétalisation soit la mise en place de dispositifs de production d'énergie renouvelable. La récupération des eaux de pluies et l'utilisation de matériaux bio sources sont par ailleurs recommandées. Enfin le règlement se positionne également en faveur de la performance environnementale en prévoyant des prescriptions encourageant les économies d'eau et la bonne gestion de l'assainissement et des déchets.

La commune s'inscrit donc bien dans une démarche de transition énergétique et de réduction des émissions de gaz à effets de serre.

4.5 Principaux apports de l'évaluation environnementale sur la transition énergétique

L'évaluation environnementale de la révision du PLU a permis de fixer de premières normes de performance énergétique de la construction, dans la continuité des possibilités offertes par la loi ALUR. Un certain nombre de mesures réglementaires sont inscrites pour tendre vers un recours aux énergies renouvelables ou techniques de constructions moins consommatrices. En outre, elle a contribué à dresser les contours des projets stratégiques dans les secteurs bien desservis en transport en commun qui vont dans le sens d'une économie d'énergie pour les déplacements et d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre associés. Les effets positifs seront donc mis en œuvre progressivement, sur la durée d'application du PLU, à l'horizon 2030.

5. Santé et environnement

5.1 Incidences du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

⇒ *Incidences positives et négatives potentielles*

Le PADD fixe un objectif de production de plus de 300 logements neuf par an d'ici 2030, ainsi que le renforcement des équipements associés et l'accueil de nouvelles entreprises à travers les projets de Cœur d'Orly et le renouvellement du SÉNIA notamment. Ces nouvelles constructions seront potentiellement exposées aux nuisances et pollutions des grandes infrastructures de transport. Le renouvellement des principaux secteurs de projet est l'occasion de réfléchir à des mesures de protection vis-à-vis d'impacts potentiels sur la santé humaine à éviter.

⇒ *Mesures d'évitement et de réduction intégrées, et incidences positives du PLU sur l'environnement*

Le PADD prend bien en compte l'ensemble des risques et nuisances affectant le territoire communal, et susceptibles d'entraîner des impacts sur la santé humaine :

- le développement économique et résidentiel des secteurs en renouvellement ne devrait pas augmenter l'exposition aux risques naturels, notamment d'inondation, puisqu'ils sont situés en dehors des zones inondables et du zonage du PPRI,
- la connaissance de l'aléa retrait-gonflement des argiles et le choix de techniques adaptées permettent de réduire fortement les incidences potentiellement négatives de la localisation de projet sur un secteur d'aléa fort,
- la connaissance des risques industriels permettent également d'organiser le projet de développement en conséquence : risques de transport de matières dangereuses (TRAPIL, SMCA), risques électromagnétique lié au passage d'une ligne de transport d'énergie à très haute tension, risques industriels principalement liés à l'activité aéroportuaire et nuisances sonores liées à l'aéroport, aux axes routiers et ferroviaires notamment.

Plusieurs orientations du PADD permettent également d'assurer la sécurité des personnes et des biens de façon directe ou indirectement :

- le PADD vise à prémunir le territoire des risques naturels, notamment en traduisant le PPRI de la Marne et de la Seine dans le PLU et en tenant compte du risque retrait-gonflement des argiles,
- d'autre part, le PADD entend limiter l'imperméabilisation des sols par le maintien d'espaces de pleine terre suffisants et la gestion alternative des eaux pluviales. Ces dispositions devraient permettre de limiter voire réduire le risque d'inondation et de remontées de nappe,

- concernant les nuisances et pollutions, le PADD propose de limiter à la source les nuisances liées à l'automobile en favorisant le développement des modes doux. Cette orientation est déclinée de manière transversale dans le projet de PADD et contribue indirectement à la réduction des nuisances,
- il est prévu de tenir compte des nuisances sonores liées à l'aéroport ainsi qu'aux principaux axes de transports,
- il soutient un projet de développement économique compatible avec la dominante résidentielle de la ville et limiter les nuisances induites,
- le PADD intègre par ailleurs le passage de canalisations et des grands réseaux de transports de fluides et d'énergie dans les réflexions urbaines et prévoit l'enfouissement des lignes à haute tension pour limiter l'exposition des habitants aux ondes électromagnétiques et affranchir le paysage urbain de ces ouvrages,
- enfin le PADD intègre les sites potentiellement pollués dans les ambitions de développement de la ville et incite ainsi à leur dépollution et à leur réinvestissement.

5.2 Incidences des Orientations d'Aménagement et de Programmation et du règlement

Plusieurs secteurs d'OAP sont actuellement soumis à des risques et des nuisances tel que présenté dans l'analyse des zones susceptibles d'être impactées par la révision du PLU, notamment la pollution atmosphérique et le bruit généré par les principaux axes, les risques inondations ou le passage de canalisation de transport de matières dangereuses ou la présence de ligne à haute tension. La construction de logements, situés dans ces secteurs soumis aux risques et aux nuisances, implique donc la mise en œuvre de mesures particulières pour éviter tout risque de pollution ou dégradation éventuelle de la santé humaine dans ces secteurs.

5.3 Les OAP

Les OAP incluent des prescriptions visant à limiter les effets d'éventuels risques ou nuisances. Une organisation cohérente entre développement économique et résidentiel est recherchée afin de ne pas occasionner de conflits d'usage et limiter les nuisances pour les habitants actuels et futurs, la prise en compte du bruit dans les aménagements et dans la conception des nouveaux quartiers, la mise en œuvre de techniques de construction adaptées aux risques, la dépollution et l'éloignement des infrastructures accueillant des populations sensibles de la source de pollutions atmosphériques notamment. Les orientations visant aux développements de mobilités douces, participent aux efforts de réduction des nuisances sonores et d'amélioration de la qualité de l'air.

Des précisions sont apportées dans l'analyse des zones susceptibles d'être affectées par le PLU.

5.4 Le règlement

Le règlement rappelle la présence et l'obligation de la prise en compte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Paris-Orly. Les constructions présentes dans le secteur du plan sont autorisées sous condition de respect des règles fixées par cette servitude d'utilité publique figurant en annexe. Il rappelle également que des prescriptions d'isolation acoustique peuvent être imposées de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées.

Le règlement rappelle par ailleurs la prise en compte du risque inondation par l'application du PPRI de la Marne et de la Seine, annexé au PLU.

Le règlement rappelle les risques liés au mouvement de terrain, par la prise en compte du plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols approuvé le 21 novembre 2018.

Concernant le risque d'inondation par ruissellement, il est prévu une part minimale d'espaces verts pour chaque zone, qui comprend une part minimale d'espaces verts en pleine terre. Ces mesures permettent de garantir la présence d'espaces d'infiltrations pour les eaux pluviales qui limitent les risques inondations par ruissellement. Elles permettent également de limiter les descentes de charges sur les sols argileux et ainsi de réduire la sensibilité au risque de retrait-gonflement des argiles présent dans une partie de la commune.

Enfin la préservation d'espaces naturels au zonage, ainsi que des espaces verts en milieu urbain par le biais des inscriptions graphiques, permettra de maintenir des zones non urbanisées qui participeront à la gestion des eaux pluviales.

Concernant les risques technologiques, l'implantation des installations classées pour la protection de l'environnement sont autorisés sur certaines zones à condition qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone et qu'elle respecte la législation en vigueur. Cette obligation de compatibilité avec la zone vise à réduire fortement l'exposition des habitants et usagers.

De plus, le règlement rappelle la prise en compte du risque de transport d'hydrocarbure liquide. La commune est concernée par deux canalisations de transport d'hydrocarbure autour desquelles s'appliquent des contraintes en matière d'urbanisme pour les Établissements Recevant du Public (ERP) et les Immeubles de Grande Hauteur (IGH). Ces servitudes figurent en annexe du PLU.

Enfin, le règlement rappelle qu'une infrastructure de transport d'électricité est présente sur la commune. Elle figure en annexe du PLU en tant que servitude d'utilité publique. Le SDRIF prévoit que les usages des terrains et du voisinage des lignes soient compatibles avec leur présence, afin de ne pas nuire à la mission de service public.

5.5 Principaux apports de l'évaluation environnementale sur la santé et l'environnement

Sur ce thème, l'évaluation environnementale a permis une prise en compte particulière du thème de la santé urbaine, afin de définir un certain nombre de pré requis pour l'aménagement des zones de projet, au sein des OAP.

En outre, les dispositions favorables à la trame verte et bleue intégrées dans les OAP et la définition du zonage et du règlement et des différentes trames graphiques, permettent par ailleurs, dans une logique de multifonctionnalité, de répondre aux enjeux de santé urbaine, notamment vis-à-vis des risques naturels.

L'analyse de l'ensemble de ses risques ont permis de limiter la zone 1AU du territoire et de classer le site des Vœux en zone naturelle, non constructible, permettant de limiter les personnes exposées aux risques d'inondation notamment, de préserver totalement le secteur du Manche de Houe en raison de sa richesse écologique, et d'aménager un large secteur en parc écologique participant au cadre de vie des habitants.

Le PLU porte des enjeux ambitieux sur l'environnement qui se mettront en œuvre à l'horizon 2030. Les aménagements envisagés doivent permettre de limiter l'exposition des habitants aux risques technologiques et naturels.

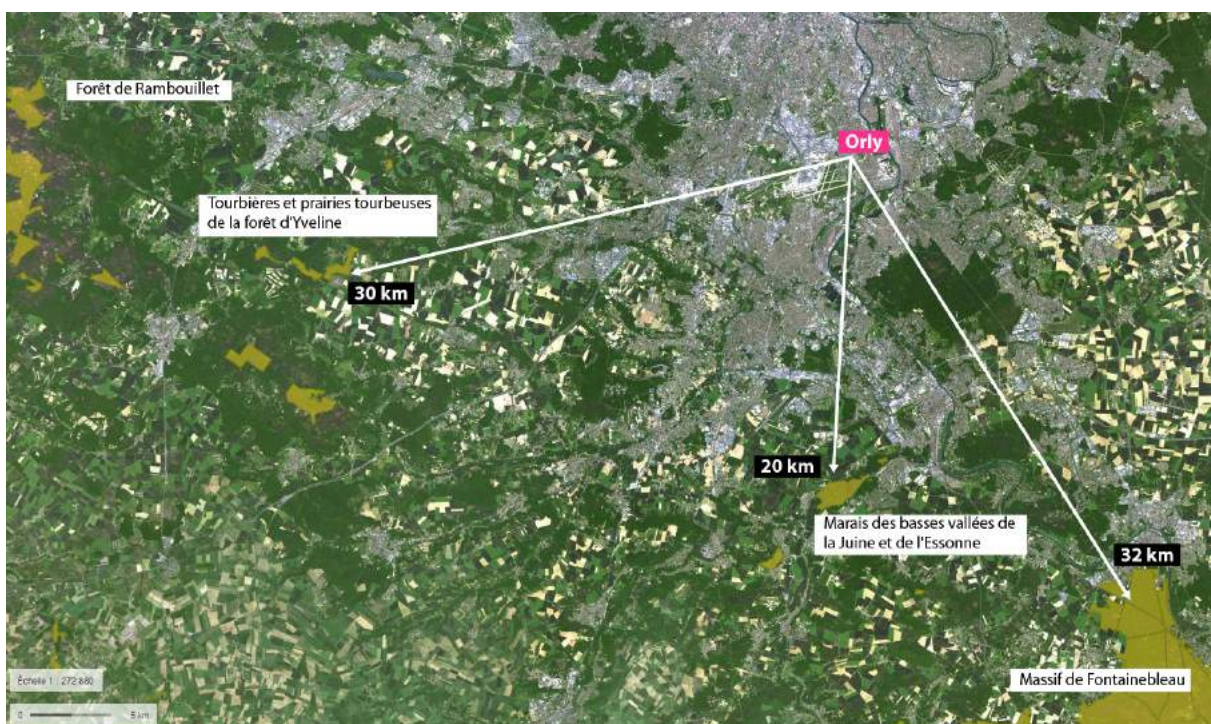
6. INCIDENCES SUR LE RÉSEAU NATURA 2000

Aucun zonage de protection Natura 2000 ne couvre la commune, ni ne se situe à proximité.

Le site du réseau Natura 2000 le plus proche est situé à 20 km au sud. Il s'agit des sites du marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne, site de la directive Habitats, faune, flore.

À 30 km d'Orly se trouvent le massif de Fontainebleau et les tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yvelines qui sont classés en site de la directive Habitats, faune, flore.

Le PLU n'aura donc pas d'incidence directe sur le réseau Natura 2000.



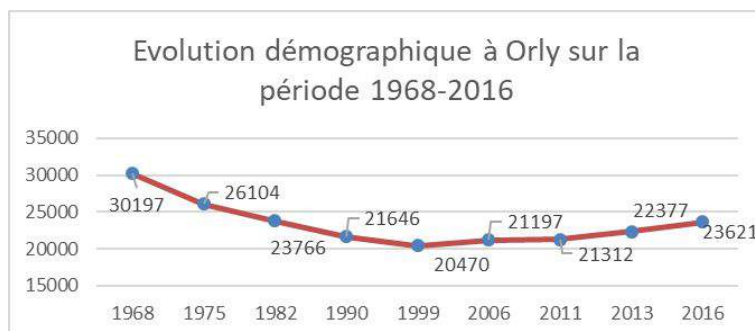
7. RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

1. Diagnostic territorial

1.1 Des dynamiques sociodémographiques récentes à conforter

Après une forte croissance de sa population dans les années 60, grâce à la création du Grand Ensemble, Orly a connu un déclin démographique à partir de 1970, passant de 30 000 habitants en 1968 à 20 000 en 1999. Cette situation s'explique en partie par la stagnation du nombre de logements, la diminution de la taille des ménages et un solde migratoire négatif. Sur l'ensemble de la période d'étude (1968-2016), le territoire orlyisien a perdu un quart de sa population.

Néanmoins depuis 1999, la dynamique démographique orlytienne s'est relancée et atteint 23 621 habitants en 2016, soit une augmentation de 0,8 % par an. Le rythme est supérieur à la dynamique départementale sur cette même période (+ 0,7 % par an). Entre 2008 et 2016, la croissance se poursuit et s'accélère. La commune accueille 2 681 nouveaux habitants sur la période, soit 1,6 % par an, ce qui la distingue des évolutions à l'échelle du Val-de-Marne où le rythme d'augmentation de la population faiblit (0,6 % par an).



Source : INSEE

Ces évolutions démographiques sont portées par un solde naturel constant et positif et depuis 2008 par un solde migratoire positif.

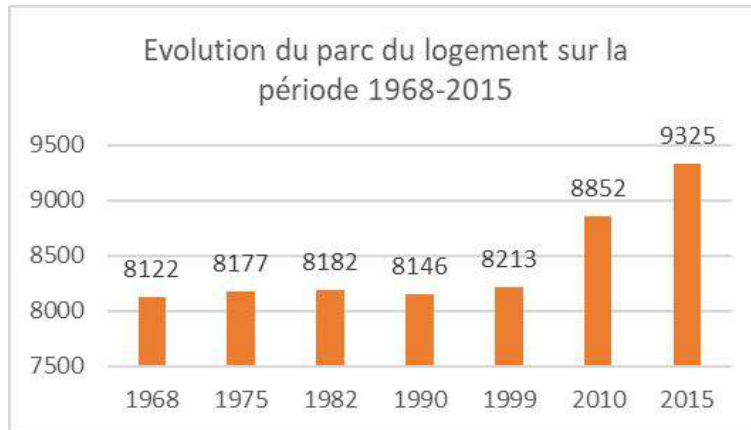
Il y a une forte proportion dans la population communale de jeunes ménages (41 % des 15-44 ans) avec enfant (66 % des ménages).

La ville connaît d'autre part un double phénomène de rajeunissement et de vieillissement de la population (0-14 ans et 60 ans et plus), ainsi qu'un phénomène de desserrement des ménages qui s'inscrit dans les tendances nationales.

Une part importante des ménages orlysiens disposent de revenus modestes et se logent dans le parc social de la ville.

1.2 Une politique volontariste pour une redéfinition de l'offre d'habitat

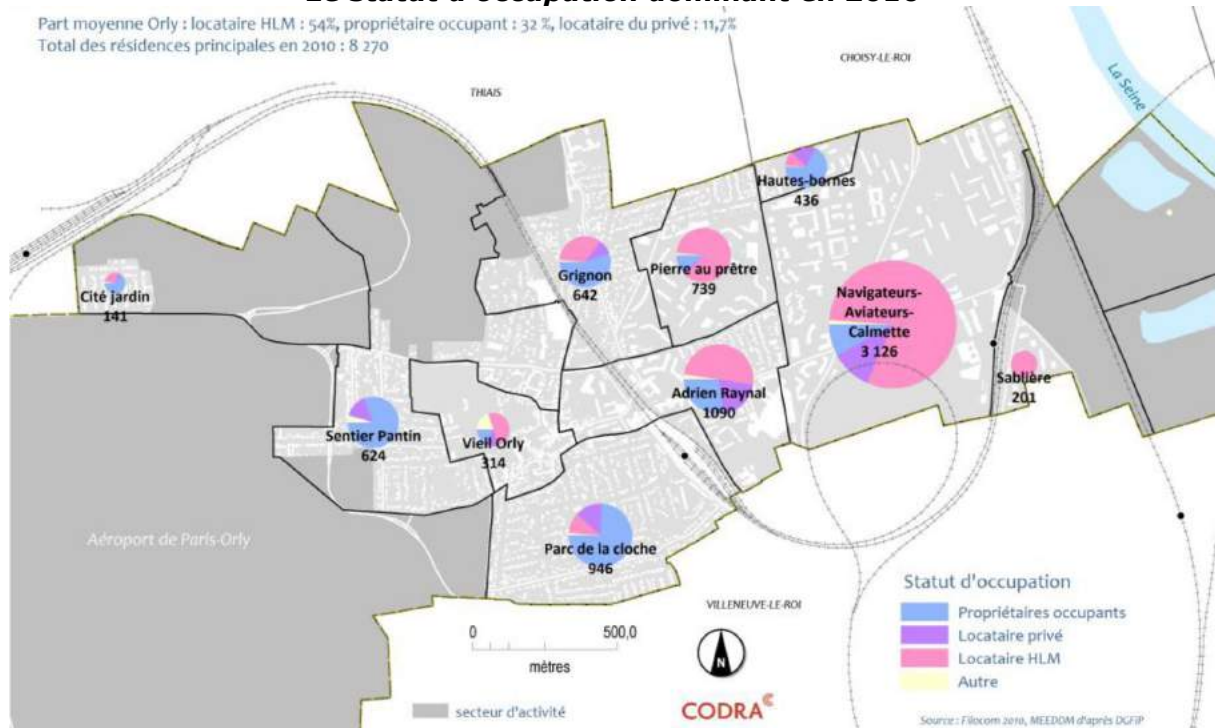
En 2015, la commune totalise 9 325 logements, soit 473 de plus qu'en 2010, soulignant l'ampleur des actions liées à l'ANRU tout en masquant les 1 000 démolitions réalisées sur les dix dernières années. Le volume du parc a connu une hausse importante sur la période 1999-2015, avec la construction de 1 112 logements en 16 ans (+ 14 %).



Source : INSEE

Au regard du département (18 %) et de la région (17 %), Orly dispose d'une part importante de logements récents : un quart de logements construits entre 1991 et 2013, signe de la politique active de la commune en matière de renouvellement urbain.

Le statut d'occupation dominant en 2010



Le parc de logements de la commune est composé de plus de trois fois plus de logements collectifs que d'individuels, soit 78 % contre 21 %, en 2015.

Orly dispose d'un grand parc de logements sociaux, principalement situés dans les quartiers Est. Entre 2010 et 2015, le nombre de logements sociaux diminue, passant de

4 712 à 4 465 (baisse en partie liée aux démolitions), mais représentent encore la moitié du parc de la commune

1.3 Une morphologie en quartier, marquée par l'histoire et les projets d'envergure

Six entités morphologiques composent Orly, caractérisées par un parcellaire, un bâti, un espace public et un environnement (desserte, niveau d'équipements et de commerces, espaces verts...) spécifiques :

- le Centre ancien. Le Vieil Orly correspond au centre historique de la commune, caractérisé par une mixité des fonctions, une relative densité et une qualité du patrimoine bâti. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et de l'avenue de l'Aérodrome,
- les secteurs résidentiels à dominante d'habitat individuel correspondent à la seconde vague d'urbanisation que la commune a connue à la fin du XIX^{ème} siècle et durant l'entre-deux guerre. Ils regroupent notamment les quartiers du Parc de la Cloche, de Grignon, du Bas Clos, des Sentiers et du Clos Pantin,
- les secteurs résidentiels à dominante d'habitat collectif bas et haut se situent au centre de la commune et correspondent majoritairement à l'ancien Grand Ensemble, mais également aux quartiers du Nouvelet, de l'Hôtel de Ville, de la Sablière et des Saules,
- les secteurs d'activités sont dédiés aux activités économiques (activités industrielle, hangars, bureaux...) : zones d'activités, SÉNIA, emprise de l'aéroport d'Orly et usine des eaux de Paris. Ces espaces se situent aux extrémités de la commune,
- les secteurs en friche.

1.4 Évolution des transports et déplacements : vers une réorganisation du maillage, du local à l'international

Située à 14 kilomètres de Paris, la commune profite d'un réseau d'axes routiers particulièrement fourni qui lui permet de bénéficier d'une bonne desserte aux différentes échelles intercommunale, francilienne et nationale. Le réseau des infrastructures routières s'organise en trois systèmes de voies :

- l'A86, rocade de l'agglomération parisienne,
- des voies secondaires au niveau local (RN7 et RD 5), orientées nord-sud, et qui relie la commune aux villes alentours (Thiais, Choisy, Villeneuve-le-Roi...) mais également à Paris et à l'A6,
- enfin, les avenues de la Victoire et Adrien Raynal qui sont des axes structurants Est-Ouest, du SÉNIA aux quartiers de l'ancien Grand Ensemble.

Les actifs d'Orly travaillent essentiellement dans le Val-de-Marne et à Paris. La part des actifs orlysiens travaillant à Paris et dans le Val-de-Marne représente à elle seule les trois quarts des actifs de la ville. Notons néanmoins qu'un quart des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi travaillent à Orly.

La commune bénéficie d'une offre d'infrastructures routières et de transports en commun complète, mais la desserte locale reste néanmoins limitée, notamment dans les quartiers Ouest (Sentiers, Clos Pantin, cité-jardin et Parc de la Cloche). Ce déficit provient, entre autres, du problème de franchissement des voies ferrées qui fracturent le territoire en deux parties et limite les connexions et interactions entre les quartiers.

La desserte en réseau ferré est assurée par trois stations du RER C qui relie Paris à Orly en 25 minutes par un train toutes les 15 minutes.

Le territoire dispose de nombreux projets de transport en commun :

- deux lignes du Grand Paris Express (lignes 14 et 18) passeront à proximité d'Orly (Pont de Rungis et Aéroport Paris-Orly). Elles seront livrées à partir de 2024,
- le projet de tramway T9, depuis la Port de Choisy jusqu'à la place Gaston Viens. La Ville milite fortement pour son prolongement jusqu'à l'aéroport,
- le TCSP SÉNIA-Orly, prolongement de la ligne de bus 393 depuis Thiais jusqu'à l'aéroport,
- le projet d'interconnexion sud avec la possible création d'une gare TGV à Orly qui devrait être opérationnelle à l'horizon 2030/2035.

1.5 Évolution des activités économiques : une offre d'envergure métropolitaine en pleine restructuration

En 2015, Orly compte 10 935 actifs parmi sa population de 15 à 64 ans. Sur la période 2010-2015, la part des actifs a légèrement augmenté, passant de 73,4 % des Orlysiens de 15 à 64 ans à 74,2 % de cette même population. Le pourcentage des actifs orlysiens est inférieur de deux points à celui des actifs val-de-marnais (76,1 % en 2015).

Les actifs de la commune se caractérisent par une forte proportion d'employés et d'ouvriers, puisqu'ils représentent plus de la moitié de la population active de 15 à 64 ans. Leur poids dans la population tend cependant à diminuer depuis 2010.

Profitant d'une desserte importante et de zones d'activités au rayonnement national, voir international (aéroport et marché de Rungis), Orly bénéficie d'une offre économique particulièrement développée. La ville est au cœur du pôle Orly-Rungis. Cette économie est principalement orientée vers le tertiaire et les activités de transport.

En 2015, au sens du recensement INSEE, le taux de chômage à Orly s'élève à 18,3 % de la population des 15-64 ans, un chiffre bien supérieur à la moyenne départementale (12,6 % de chômeurs dans le Val-de-Marne en 2015). Entre 2010 et 2015, ce taux n'a pas augmenté à Orly, alors qu'il a connu une hausse de 1,6 point à l'échelle du département.

1.6 Une offre d'équipements globalement adaptée aux besoins actuels et futurs

Orly dispose dans tous les domaines d'une offre riche et diversifiée globalement adaptée aux besoins actuels et futurs de la commune.

Dépendant de l'académie de Créteil, Orly dispose d'une offre scolaire suffisante pour la population actuelle. Les équipements ont été construits en réponse à la réalisation du Grand Ensemble, la ville comptant alors plus de 30 000 habitants.

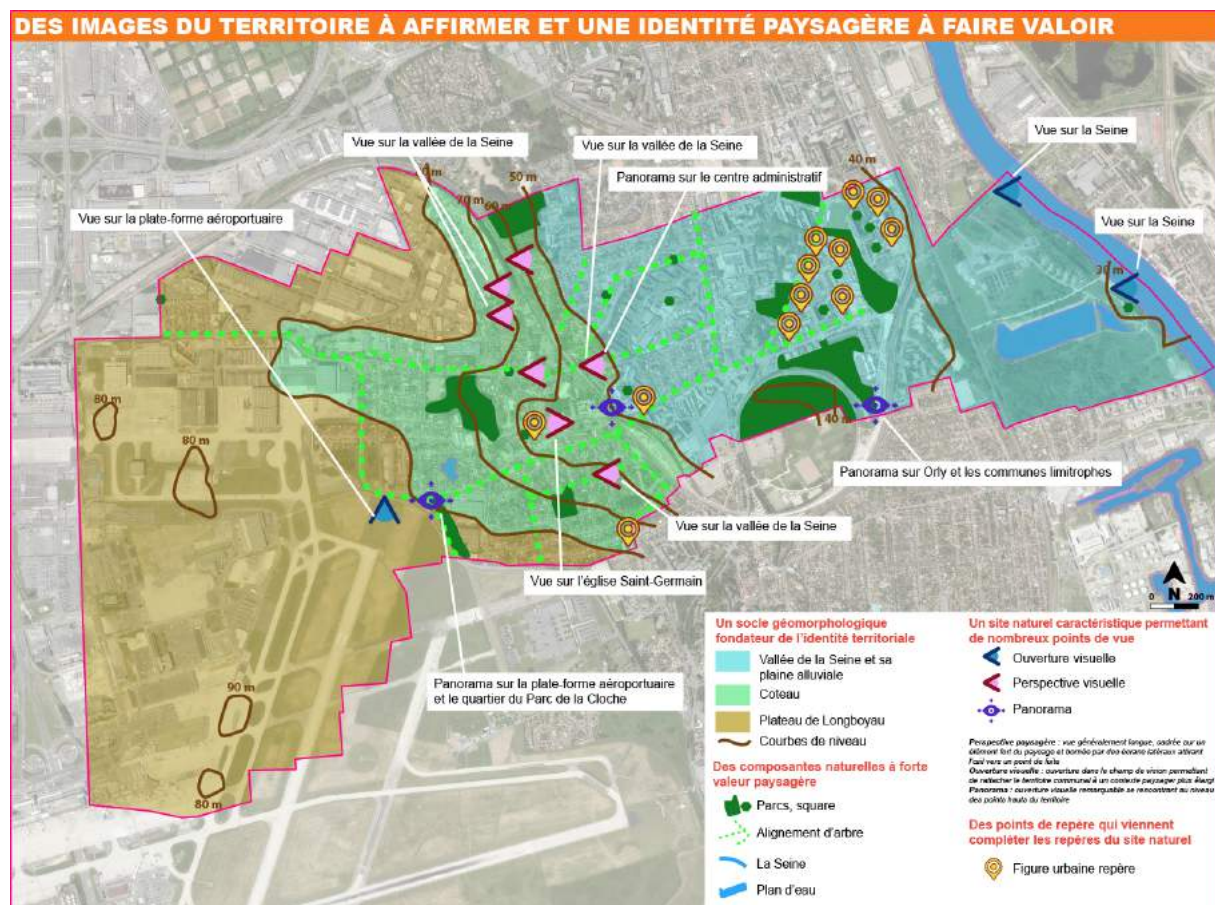
L'offre d'équipements publics se renouvelle néanmoins régulièrement pour s'adapter aux exigences des Orlysiens, et pour tenir compte des besoins futurs engendrés par les projets d'aménagement sur le plateau (SÉNIA, Chemin des Carrières).

2. État initial de l'environnement

2.1 Des images du territoire à affirmer et une identité paysagère à faire valoir

La commune d'Orly s'inscrit dans un contexte urbain dense, au cœur des dynamiques de la métropole francilienne et flux du pôle d'activités lié à l'aéroport. Toutefois sa situation en bord de Seine et ses nombreuses espaces verts offre un cadre de vie privilégié aux habitants que le PLU souhaite révéler et préserver.

Entre la plaine alluviale formée par le déplacement de la Seine, le plateau de Longboyau et le coteau creusé par le plateau calcaire de la Seine, le socle naturel du territoire est partie prenante de l'identité paysagère d'Orly. La topographie permet également des correspondances visuelles entre la vallée et le coteau avec des vues remarquables.



Orly est également caractérisé par un paysage de mosaïques aux ambiances variées. Cette diversité de formes urbaines et de vocations conditionnent fortement le paysage perçu depuis l'espace public et les ambiances qui y sont associées. Elle est la source d'ambiances diversifiées et contrastées depuis les espaces publics. Au-delà des ambiances très urbaines, la ville est riche en espaces verts publics, puisque le territoire compte pas moins d'une vingtaine d'espaces verts publics. Ceux-ci représentent plus de 28 hectares, soit un ratio de plus de 12 m²/habitant. Ces espaces verts disséminés dans l'ensemble de la commune sont un atout pour la ville et offrent un cadre de vie agréable pour les usagers situés à proximité, propice à la cohésion sociale et au bien-être des habitants, en plus de l'intérêt pour la biodiversité.

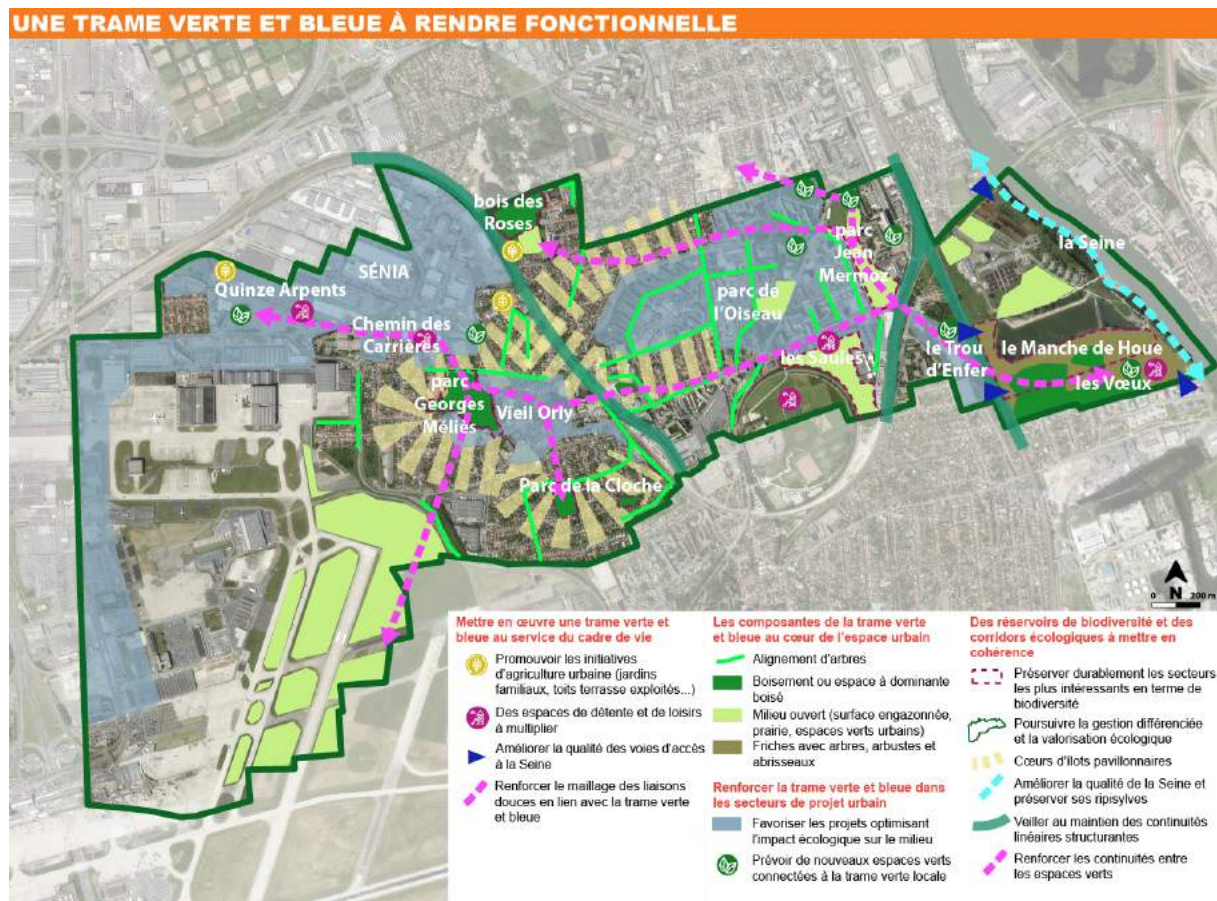
Enfin, Orly est également riche d'un patrimoine bâti, avec la présence d'un monument historique, l'église Saint-Germain, et des bâtiments remarquables tels que le château Georges Méliès, le château de Grignon, des maisons d'origines rurales, un lavoir...

En matière de paysage, les principaux enjeux sont de révéler le potentiel paysager de la commune et d'améliorer la lisibilité du territoire, notamment par un travail sur la qualité des principales entrées du territoire et les axes de transports.

2.2 Une trame verte et bleue à rendre fonctionnelle

Encadré par de nombreux documents cadre (SRCE d'Île-de-France, SDRIF, SDAGE Seine-Normandie, SAGE de la Bièvre, Plan Bleu du Conseil Départemental du Val-de-Marne, Plan Vert du Val-de-Marne, Contrat de Développement Intercommunal Territorial du Grand Orly ...), la définition de la trame verte et bleue représente une opportunité pour la protection de la biodiversité et du cadre de vie.

Au total, la commune comptabilise un nombre considérable de surfaces végétalisées, à la fois publiques et privées, qui ponctuent le territoire et forment au total plus de 100 hectares de nature (hors jardins privés) avec notamment les parcs et squares, des friches, les berges de la Seine, les accotements (talus de voirie et alignements d'arbres), les espaces verts des équipements sportifs, les jardins de pieds d'immeubles, les jardins pavillonnaires, les pelouses aéroportuaires et les jardins familiaux.



La Seine est identifiée comme réservoir de biodiversité et corridor écologique d'envergure nationale, ainsi que ses abords (dont des zones humides) qui sont un espace à la faune et la flore très intéressante et constituent un espace naturel de qualité dans un contexte urbanisé. Il s'agit également d'un lieu de détente, de découverte et de bien-être qui doit profiter aux Orlysiens ainsi qu'aux visiteurs.

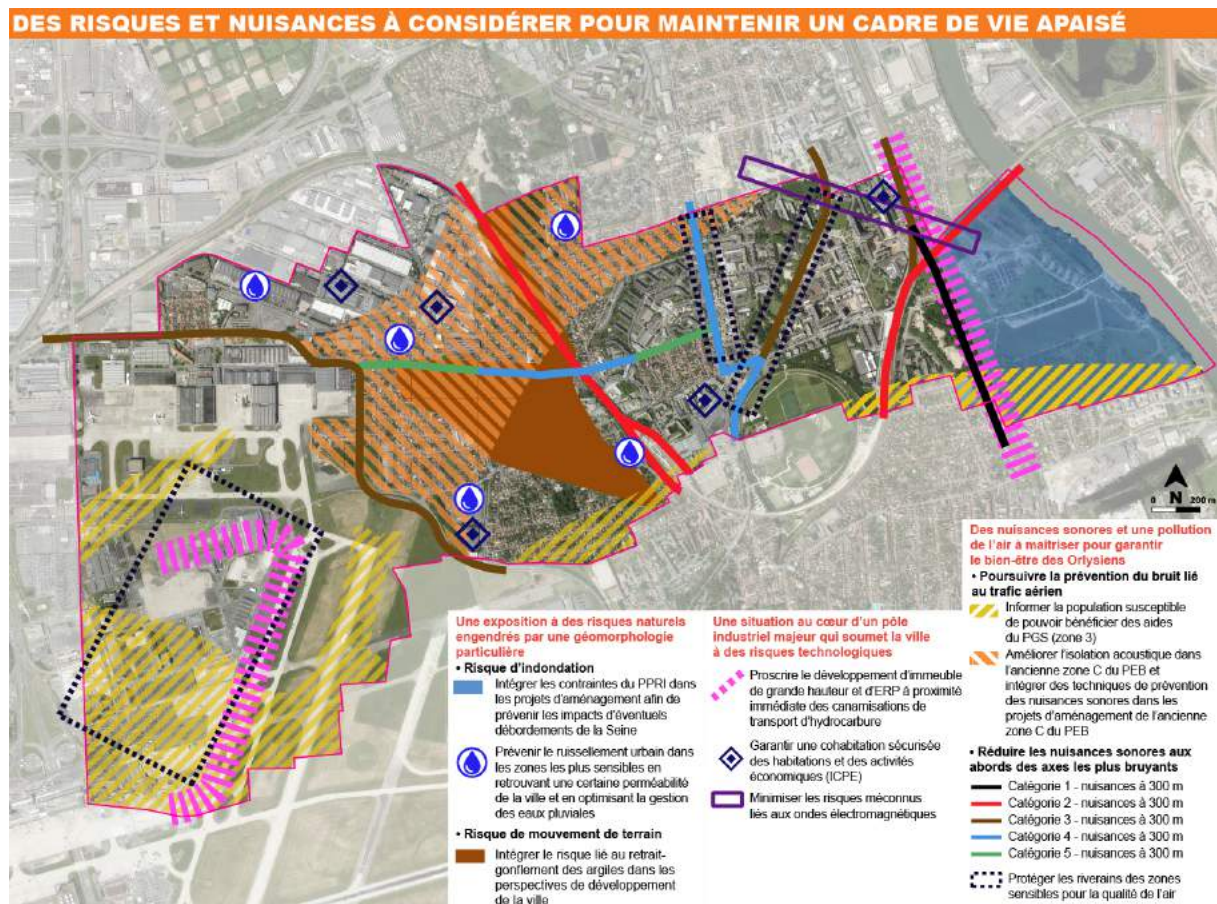
En matière de biodiversité, les principaux enjeux sont de préserver ces différents secteurs les plus intéressants en termes de biodiversité et de renforcer les continuités écologiques linéaires et maintenir la trame de jardin et corridors boisés jouant un rôle de corridors en pas japonais.

2.3 Des risques et nuisances à considérer pour maintenir un cadre de vie apaisé

Plusieurs risques naturels couvrent le territoire, les principaux étant le risque d'inondation lié à la Seine, certaines zones du territoire étant contrainst par le PPRI de la Marne et de la Seine. Les autres risques sont liés aux remontées de nappes présentes à l'est de la commune en lien avec la vallée de la Seine et au retrait-gonflement des argiles.

Outres les risques naturels, la commune comprend deux sites dont les infrastructures sont potentiellement porteuses d'un risque industriel : le SÉNIA et l'aéroport Paris-Orly. Ainsi, la commune est concernée par plusieurs installations classées. Orly est également impacté par des risques de transports de matières dangereuses (une canalisation de transport d'hydrocarbures TRAPIL et une canalisation de transport d'hydrocarbures SMCA alimentant le réseau de l'aéroport). Par ailleurs, le nord-est de la commune est concerné par le passage d'une ligne de transport d'énergie à très haute tension.

Les nuisances sonores sont par ailleurs présentes sur le territoire. Ces nuisances sonores sont liées aux axes ferroviaires (RER C) et aux axes routiers mais également à la proximité avec l'aéroport. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly s'applique sur une partie du territoire.

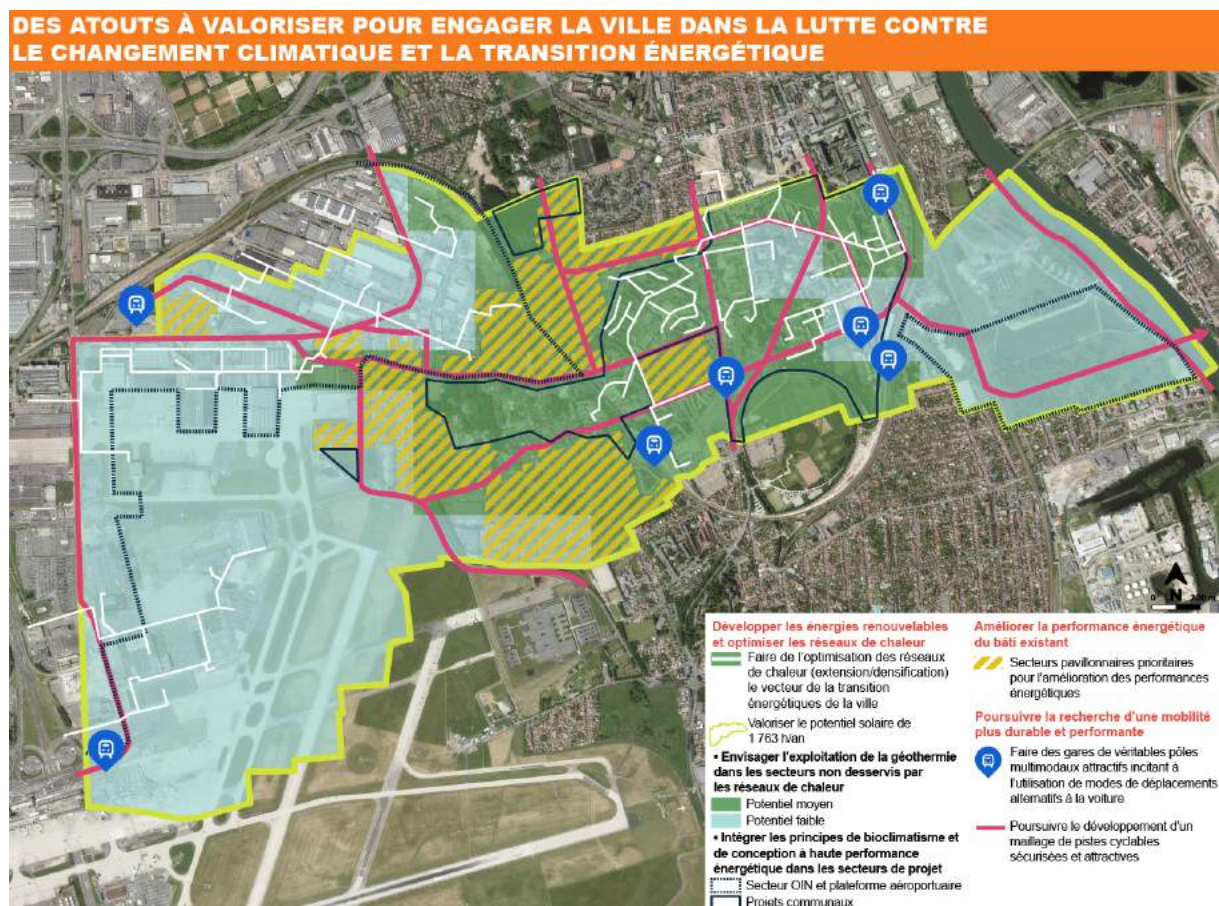


En termes de qualité de l'air, le territoire est impacté par des gaz à effet de serre et des oxydes d'azote présents en grandes quantités. Ces pollutions atmosphériques sont en partie liées aux secteurs routiers et aéroportuaires. Elles peuvent avoir des conséquences importantes sur la santé des populations notamment des populations les plus fragiles.

L'enjeu pour le PLU est de prendre en compte l'ensemble de ces risques et nuisances dans la définition du projet de développement communal.

2.4 Performance énergétique : un PLU pour s'engager dans la lutte contre le changement climatique

Une performance énergétique du bâti qualifiée d'améliorable. Le parc de logements orlysiens consomme entre 350 000 et 250 000 MWh d'énergie primaire par an, se plaçant comme un des moins énergivores des communes avoisinantes. Toutefois, les émissions en gaz à effet de serre émis par le chauffage des résidences principales demeurent élevées : entre 36 et 52 kg eq CO₂/m². Le secteur tertiaire très développé dans la commune est quant à lui grand consommateur d'énergie : entre 340 000 et 580 000 MWh d'énergie primaire par an.



Une mobilité durable est à favoriser. Si seulement 46 % des Orlysiens utilisent pour leur trajet domicile-travail les transports collectifs, ceux-ci ne desservent aujourd'hui pas l'ensemble des quartiers de la ville. Un enjeu de développement et de renforcement de l'offre en liaisons douces afin d'encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture se distingue ici.

Par ailleurs, la commune a su tirer profit du potentiel de géothermie identifié dans le Val-de-Marne puisqu'elle possède trois réseaux de chaleurs alimentés en partie par la géothermie : le réseau de l'AGESVAM qui dessert les quartiers Est et poursuit son

développement vers le plateau, le SÉNIA est alimenté par le réseau desservant le MIN (SEMMARIS) et l'aéroport dispose de son propre réseau.

Le développement de l'utilisation des énergies renouvelables est un enjeu important identifié par le PLU, d'autant plus qu'il permettrait la réduction des gaz à effet de serre et la réduction des pressions sur les énergies fossiles.

2.5 Une gestion de l'eau et de déchets : des services environnementaux à optimiser pour répondre aux futurs besoin de la ville

L'eau potable distribuée aux Orlysiens provient de la Seine et est captée au niveau de l'usine Edmond Pépin de Choisy-le-Roi, située à proximité de la commune. La commune d'Orly possède une gestion performante de l'approvisionnement en eau potable, la capacité est suffisante pour prévenir une augmentation future de la population. La ville d'Orly est concernée par un arrêté inter-préfectoral, portant déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de la prise d'eau de l'usine du Syndicat des Eaux d'Île-de-France sise à Choisy-le-Roi, autorisation de production d'eau potable et autorisation de prélèvement.

Le secteur du SÉNIA est alimenté directement par le réseau d'eau de la SEMMARIS, gestionnaire du MIN de Rungis.

La commune est également concernée par un Périmètre de Protection Immédiate sur l'emprise de l'usine des eaux (site et prise d'eau) qui implique des interdictions (constructions, pêche, amarrage de bateaux...), des prescriptions et des conditions de production. L'usine des eaux d'Orly est gérée par Eau de Paris et alimente exclusivement en eau potable la capitale.

Le traitement des eaux usées de la commune est réalisé par la station d'épuration Seine-Amont à Valenton, dont la capacité est suffisante pour le développement prévu sur la commune. L'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, compétent en matière d'assainissement, se charge de la collecte et du transport des eaux usées vers le réseau départemental. Ce dernier se connecte à un réseau interdépartemental qui amène les eaux usées vers la station d'épuration Seine-Amont du SIAAP.

En ce qui concerne la gestion des eaux pluviales, l'infiltration à la parcelle doit être privilégiée pour tenir compte des orientations du SDAGE Seine-Normandie et du zonage pluvial départemental. Cela permet de limiter les coûts de gestion de ces eaux, dans le cas d'une redirection vers la station d'épuration.

Le système de collecte de la commune d'Orly est mixte, car le réseau de collecte des eaux usées et pluviales est dans certains quartiers séparatif et dans d'autres unitaire.

En termes de gestion des déchets, le traitement sur la commune d'Orly relève de la compétence du RIVED. Plusieurs solutions sont offertes aux habitants pour la collecte des déchets produits sur le territoire. La diversité de collecte permet d'assurer une collecte des déchets plus performante.

La Ville s'engage dans la mise en place de nombreuses actions à différentes échelles visant la réduction des déchets à la source. Le tonnage collecté a augmenté, tout comme les tonnages des déchets recyclables. L'objectif de réduction des déchets semble donc être en bonne voie. La qualité de la collecte sélective est en constante amélioration.

Par ailleurs, la grande majorité des déchets collectés sur le territoire du RIVED est valorisée. Après leur collecte et selon leur nature, les déchets sont triés au Centre de tri du RIVED à Rungis puis sont acheminés dans des filières de traitement spécifiques qui vont opérer leur valorisation.

3. Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le PADD de la commune se décline en trois axes.

3.1 Axe 1 : Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait

L'axe principal du PADD formule de grandes ambitions territoriales, pour une redynamisation de l'existant, un renouvellement urbain maîtrisé et le développement de grands projets urbains, tout en intégrant l'écologie urbaine au cœur de ce développement.

Le premier objectif de cet axe est la redynamisation des deux centralités communales : le Vieil Orly, cœur de ville ancien, et le Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens, nouvelle centralité avec l'appui d'un réseau d'avenues structurantes à vocation urbaines.

Des orientations relatives au renouvellement urbain et l'intégration des quartiers, le renouvellement des entrées de ville, et la maîtrise de l'évolution du tissu pavillonnaire dans un contexte de pression foncière sont également formulées.

Enfin, cet axe appuie la mise en œuvre de grands projets métropolitains, dans le respect de l'identité d'Orly : projet Cœur d'Orly en lien avec la modernisation de l'aéroport, renouvellement du SÉNIA, l'aménagement des Vœux et des bords de la Seine.

Ce développement s'inscrit dans une ambition globale d'intégration de l'écologie urbaine et de mise en place d'un urbanisme durable, de préservation et création de nouveaux espaces verts, et de réduction de l'empreinte écologique liée au développement de la commune.

3.2 Axe 2 : Programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres

Ce deuxième axe approfondit les objectifs de croissance démographique, développement des logements (il s'agit de réaliser plus de 300 logements neufs par an d'ici 2030), équipements publics, activités économiques, commerciales et transports en lien avec le développement du territoire. Il s'agit notamment d'intégrer les dynamiques de développement de la plateforme aéroportuaire et du quartier du SÉNIA au reste de la ville.

Celui-ci intègre notamment le développement des transports en commun (prolongement de la ligne 14 du métro et mise en service de la ligne 9 du tramway) et des modes de déplacement vertueux ainsi que la connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers.

3.3 Axe 3 : Embellir la ville pour révéler ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux.

Le dernier axe développe les orientations en termes d'intégration de l'armature naturelle dans l'évolution de la ville :

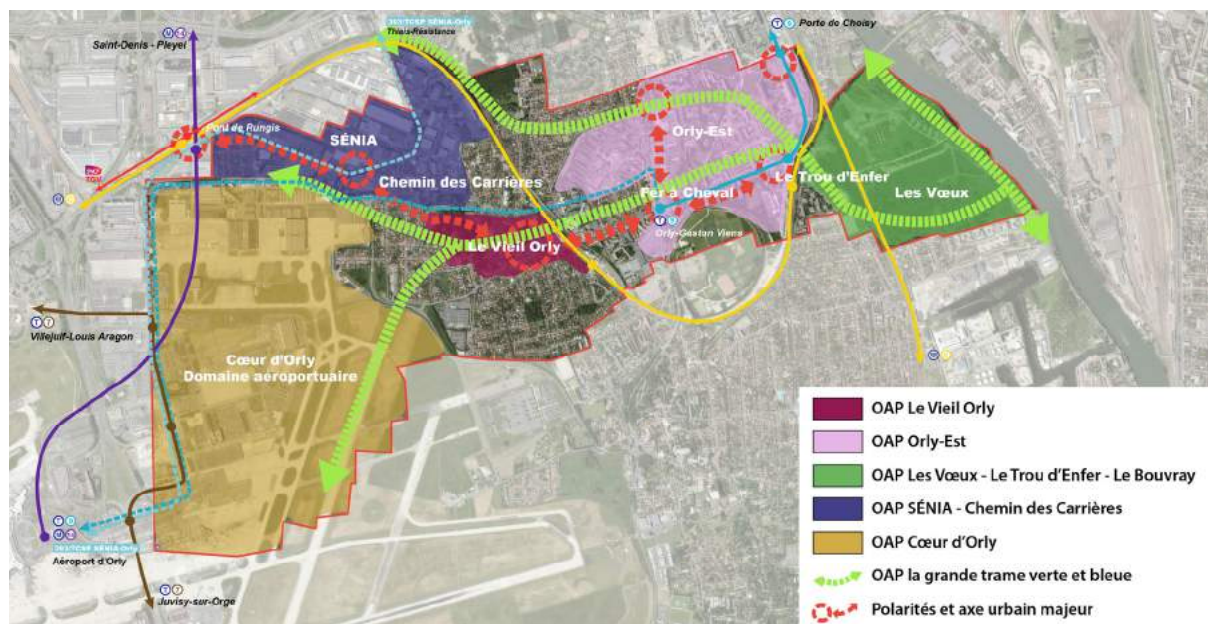
- la mise en valeur du patrimoine naturel des bords de la Seine,
- le développement de la présence de la nature en ville et son accessibilité,
- la valorisation du patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne,
- la maîtrise de l'exposition des habitants aux risques et nuisances pour un cadre de vie apaisé.

4. La traduction règlementaire du projet

4.1 Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les principaux projets d'urbanisation par le PLU ont fait l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui présentent le contexte du site (localisation et description sommaire), la programmation, les principes de déplacements, de développement urbain et de composition paysagère et environnementale à respecter. Ces explications sont assorties de schémas d'intention.

Le PLU d'Orly comprend six OAP qui sont les suivantes : le Vieil Orly, Orly Est, les Vœux • le Trou d'Enfer • le Bouvray, SÉNIA • Chemin des Carrières, Cœur d'Orly, la trame verte et bleue. Le PLU comprend également quatre OAP de secteurs d'aménagement, toutes situées dans le Vieil Orly. Elles comportent un schéma d'aménagement qui précise les grands principes d'organisation spatiale du secteur et leur périmètre est délimité au règlement graphique par une zone UOAP.



4.2 Plan de zonage et règlement

La révision du PLU a été l'occasion également de mettre à jour le zonage et le règlement du PLU afin d'assurer la mise en œuvre concrète des objectifs du PADD.

Les principales évolution sont :

- la zone UA correspond au centre-ville (secteur UAa du PLU de 2007). Il n'y a pas d'évolution majeure des règles par rapport à ce dernier. Toutefois quatre secteurs d'aménagement ont été inscrits sur le plan de zonage sur lesquels des OAP viennent préciser les aménagements et les conditions d'implantation des constructions attendues,
- la zone UC correspond au secteur d'habitat collectif. Elle correspond à la zone UC du PLU de 2007, mais la délimitation de la zone a changé. Une partie de la zone UC est passée en zone UR (secteur de renouvellement urbain),

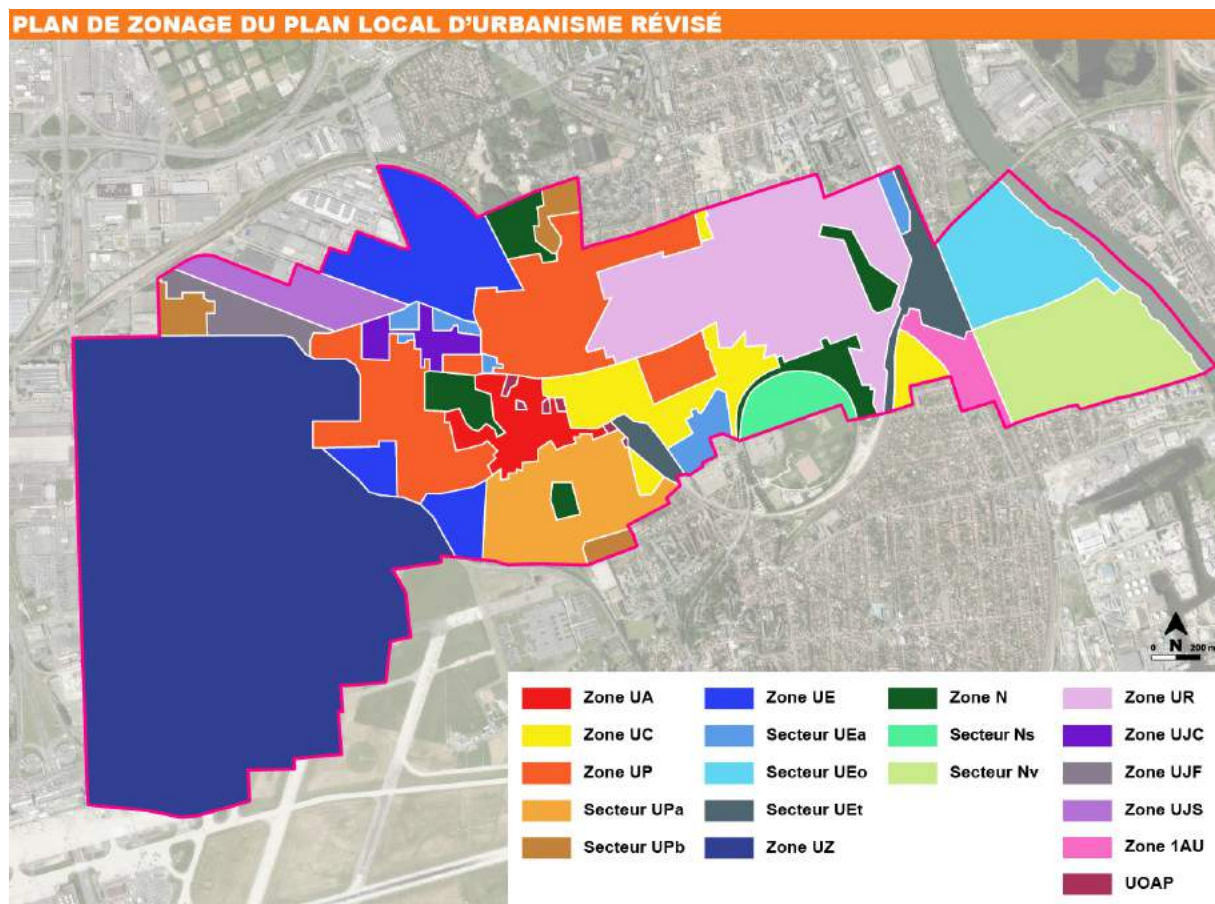
- la zone UE correspond aux zones d'activités économiques du territoire communal. Elle comprend trois secteurs : UEo, UEa et UEt. Cette zone correspond à l'ancienne zone UF dans le PLU de 2007. Il n'y a pas d'évolution majeure avec les règles de cette dernière. L'emprise au sol des constructions, fixé à un maximum de 60 à 80 % selon les secteurs, est maintenue ainsi que les règles d'implantation des constructions,
- la zone UJC correspond à la zone d'aménagement du secteur des Carrières. La zone UJC correspond à une partie de la zone UF du PLU de 2007. La création de cette zone vise à permettre le développement d'un nouveau quartier chemin des Carrières. C'est pourquoi les règles sont assouplies par rapport à celles de l'ancienne zone UF. L'emprise au sol des constructions, par exemple, n'est plus règlementée, même si 15 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts,
- les zones UJF et UJS concernent la zone d'aménagement du secteur du SÉNIA et du Pont de Rungis. Les zones UJF et UJS correspondent à une partie de l'ancienne zone UF du PLU de 2007. Elles ont été créées dans le présent PLU afin de s'adapter aux contraintes spécifiques de développement de la zone du SÉNIA. Cette vaste zone d'activités qui était autrefois liée au marché de Rungis peine aujourd'hui à se redynamiser. Pour permettre l'émergence de nouveaux quartiers dans le cadre d'un projet urbain métropolitain, les règles sont assouplies par rapport à l'ancienne zone UF : la hauteur maximale des constructions est de 27 et 29 mètres (sauf dans un périmètre identifié où elle est de 34 mètres), l'emprise au sol des constructions n'est pas règlementée. L'obligation de traiter 15 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts joue néanmoins un rôle de maintien d'espaces de respiration,
- la zone UP correspond aux secteurs à dominante d'habitat pavillonnaire. Elle comprend deux secteurs : UPa pour le quartier du Parc de la Cloche et UPb pour les quartiers de la cité-jardin, du Clos Marcel Paul et de Grignon. La zone UP correspond à l'ancienne zone UE du PLU de 2007. Cette zone était composée de sous-secteurs UEa (Parc de la Cloche) et UEb (cité-jardin). Compte tenu de la quasi-correspondance entre l'ancienne zone UE et la présente zone UP, il n'y a pas d'évolution majeure des règles qui restent adaptées à un contexte pavillonnaire. L'emprise au sol des constructions reste règlementée mais est abaissée à 30 % pour la zone UPa. Les hauteurs sont également diminuées,
- la zone UR correspond au secteur d'habitat collectif et de renouvellement urbain d'Orly-Est. La zone UR correspond à l'agrégation de plusieurs zones différentes du PLU de 2007, principalement UB mais aussi UC et UR, dans une logique de simplification dans le PLU révisé,
- la zone UZ correspond à l'emprise de la zone aéroportuaire. Le périmètre de la zone UZ reste inchangé par rapport à ce qu'il était dans le PLU de 2007, il n'y a donc aucun changement majeur de règles,
- la zone 1AU correspond au secteur à urbaniser au Trou d'Enfer. Les zones à urbaniser ont largement été réduites par rapport au précédent PLU (de 45 à 8,5 hectares), par le classement en zone naturelle du site des Vœux en bord de Seine pour sa préservation,
- la zone N correspond aux espaces naturels de la ville, y compris certains situés en milieu urbain. Quelques ajustements ont été faits par rapport au PLU précédent. Cette zone N s'étend également sur le bois des Roses, classé auparavant en zone urbaine.

Des inscriptions graphiques viennent accompagner le règlement des zones pour protéger les éléments de nature en ville ou de trame bleue présents au sein du tissu : espace vert paysager relai, talus ferroviaire, alignements d'arbres...

Le règlement des zones urbaines a également été révisé pour permettre la mise en œuvre des grands projets de la ville, notamment le projet sur SÉNIA et le Chemin des Carrières, Cœur d'Orly, les différents projets de renouvellement urbain, et la redynamisation du Vieil Orly par exemple.

Le règlement des zones les plus denses ou à proximité de transports collectifs a évolué pour permettre une optimisation du tissu bâti et ainsi inciter les porteurs de projet à développer des opérations mesurées de renouvellement urbain dans ces secteurs.

Le tissu pavillonnaire, garant du cadre de vie communal, est susceptible d'évoluer à la marge, grâce à la révision du PLU, pour permettre l'adaptation des constructions existantes, sans pour autant autoriser des gabarits qui seraient en rupture avec les formats qui caractérisent aujourd'hui ces quartiers de la ville.



5. Les incidences sur l'environnement

En termes de paysage, de patrimoine et de cohérence urbaine, le PLU devrait engendrer des incidences positives, dans la mesure où il permet la mise en œuvre de projet de renouvellement urbain, de redynamisation du cœur de ville et de reconquête paysagère des zones d'activités. Le territoire de la ville d'Orly étant déjà fortement urbanisé, les projets identifiés portent principalement sur du renouvellement urbain et ont pour but d'améliorer le paysage urbain et l'intégration du projet dans son environnement proche. Le PLU est l'occasion de créer des connections et une cohérence d'ensemble autour de ces projets de développement.

La révision du PLU aura également pour effet de protéger à long terme les composantes de la trame verte et bleue existantes, jusqu'à présent moins identifiées au sein du document d'urbanisme en vigueur. Notamment, les éléments de nature en ville sont dorénavant inscrits au zonage et protégés. Ainsi ont été intégrées de nouvelles larges zones naturelles : protection d'une grande partie du bois des Roses (identifiée au SDRIF comme espace vert et de loisir d'intérêt régional à créer) et protection du site des Vœux, en tant que site écologique charnière à la croisée de la trame verte et bleue régional le long de la Seine et de la grande trame verte et bleue d'Orly. En outre, la révision du PLU aura des incidences positives sur la protection de l'ensemble des éléments de nature relais par la mise en place de prescriptions graphiques adaptées (alignements d'arbres, réservoirs de biodiversité, talus de la voie ferrée...) et de coefficient de biotope par surface adapté en fonction de l'intérêt écologique et de la morphologie de chaque zone du PLU.

Le PADD fixe un objectif de production de plus de 300 logements neuf par an d'ici 2030, ainsi que le renforcement des équipements associés et l'accueil de nouvelles entreprises à travers les projets de Cœur d'Orly et le renouvellement du SÉNIA notamment. En termes de gestion des ressources naturelles, il n'existe pas de problèmes d'approvisionnement en eau potable et les équipements d'assainissement actuels sont dimensionnés pour répondre à des besoins croissants. Cependant, l'arrivée de nouvelles populations et de nouveaux emplois via la création de logements et la densification des zones d'activités économiques devraient inévitablement avoir des incidences sur la gestion des services environnementaux. Sur cette thématique, l'évaluation environnementale a permis de décliner les orientations du règlement d'assainissement, en partenariat avec le SDAGE, le SAGE de la Bièvre, le SIAAP et le Département du Val de Marne. Par ailleurs, l'ensemble des mesures relatives à la gestion alternative des eaux pluviales, fixées dans les OAP, ont été réfléchies dans le cadre de l'évaluation environnementale, qui s'est évertuée à faire le lien entre renforcement de la nature en ville, et gestion douce des eaux de pluie.

Par ailleurs, l'arrivée de nouvelles populations et de nouveaux emplois liés à la création de logements et à la densification des zones d'activités économiques est susceptible d'entraîner une augmentation des besoins énergétiques du territoire ainsi que des émissions des gaz à effet de serre supplémentaires liées à des volumes de déplacements plus importants et aux nouvelles constructions. Toutefois, les normes nationales actuelles et à venir (réglementations thermiques notamment) et les mesures relatives à la performance environnementale intégrées au PLU dans le cadre de la révision, vont dans le sens d'un amoindrissement important de ces impacts. L'évaluation environnementale de la révision du PLU a permis sur cette thématique de fixer un certain nombre de mesures réglementaires pour tendre vers un recours aux énergies renouvelables ou techniques de constructions moins consommatrices (souplesse réglementaire dans les règles d'implantation des bâtiments pour la prise en compte d'éléments techniques permettant l'isolation thermique, végétalisation ou mise en place de dispositifs d'énergie renouvelable sur les terrasses de plus de 150 m², récupération des eaux de pluies...). En outre, elle a contribué à dresser les contours des projets stratégiques dans les secteurs bien desservis en transport en commun, qui vont dans le sens d'une économie d'énergie pour les déplacements et d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre associés.

Au vu du projet de développement (arrivée de nouvelles populations et entreprises), les nouvelles constructions seront potentiellement exposées aux nuisances et pollutions des grandes infrastructures de transport. Le renouvellement des principaux secteurs de projet est l'occasion de réfléchir à des mesures de protection vis-à-vis d'impacts potentiels sur la santé humaine à éviter. Sur ce thème, l'évaluation environnementale a permis de définir un certain nombre de pré requis pour l'aménagement des zones de projet, au sein des OAP. En outre, les dispositions favorables à la trame verte et bleue intégrées dans les OAP et la définition du zonage, du règlement et des différentes trames

graphiques, permettent par ailleurs, dans une logique de multifonctionnalité, de répondre aux enjeux de santé urbaine, notamment vis-à-vis des risques naturels. L'analyse de l'ensemble de ses risques a permis de limiter la zone 1AU du territoire, et de classer le site des Vœux en zone naturelle, non constructible, permettant de limiter les personnes exposées aux risques notamment inondation et de maintenir une large zone naturelle participant au cadre de vie des habitants.

6. Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le PLU

La commune d'Orly étant déjà fortement urbanisée, l'impact des projets sur l'environnement est faible. Sur les cinq grands projets du territoire faisant l'objet d'OAP, seul le secteur du Trou d'Enfer prévoit une consommation d'espaces naturels. Toutefois, la consommation prévue est largement diminuée par rapport au PLU de 2007 puisque la zone 1AU est diminuée de 45 à 8,5 hectares, permettant de protéger durablement le site des Vœux (largement encadrée par le PPRI de la Marne et de la Seine) en zone naturelle de loisirs.

Par ailleurs l'ensemble des projets fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation, ce qui permet de prendre en compte l'ensemble des composantes environnementales dans l'aménagement des différents sites. Ainsi des mesures sont prises afin de protéger l'ensemble la trame verte existante et de profiter des projets de renouvellement pour renforcer les éléments de nature relai en ville et soutenir un corridor écologique reliant l'ensemble des principaux parcs et squares urbain d'Orly au corridor multi-trame de la Seine.

De plus, les projets sont organisés dans les secteurs stratégiques bien desservis en transport en commun, qui vont dans le sens d'une économie d'énergie pour les déplacements et d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre associés.

Même si ces projets engendrent une arrivée importante de nouvelles populations et entreprises sur le territoire communal, le renouvellement des principaux secteurs de projet est l'occasion de réfléchir à des mesures de protection vis-à-vis d'impacts potentiels sur la santé humaine à éviter.

7. Incidences sur le réseau Natura 2000

Aucun zonage de protection Natura 2000 ne couvre la commune, ni ne se situe à proximité.

8. MÉTHODE DE RÉALISATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale a démarré dès le lancement de la procédure de révision du PLU d'Orly puisque, y compris en l'absence de certitude sur la nécessité ou non de réaliser cette étude, une attention particulière s'est portée sur l'élaboration de l'état initial de l'environnement et la hiérarchisation des enjeux, dans le but, par la suite, d'orienter les choix stratégiques du PADD, et leurs déclinaisons au sein des OAP et du règlement.

À noter que l'état initial de l'environnement a été réalisé sur la base d'études bibliographiques, de visites de terrain, d'entretiens avec des personnes ressources, les services de la Ville, les services de l'EPT, les services de l'État...


Un travail important de coconstruction du PLU révisé a été réalisé afin d'intégrer des mesures d'évitement, réduction, et compensation au fil des réflexions, grâce à des réunions avec les services techniques, les partenaires institutionnels, les porteurs de projets particuliers et les élus.

Les principales mesures ayant permis de faire évoluer le projet concernent :

- la protection forte de la trame verte et bleue dans le PLU, notamment la trame bleue de la nature en ville et de la Seine (réduction d'une large zone à urbanisée en bord de Seine, pour la protection du site des Vœux comme espace de nature et de loisirs),
- la mise en œuvre de la stratégie *Éviter, Réduire, Compenser* pour limiter les risques naturels notamment d'inondation (prise en compte du PPRI, études spécifiques sur les zones humides réalisée),
- la protection des futurs occupants vis-à-vis des risques et nuisances au sein des secteurs de projets, notamment liés à la proximité de l'aéroport d'Orly et de larges zones d'activités intercommunales notamment du SÉNIA,
- l'intégration paysagère des constructions, notamment au sein du Vieil Orly présentant un patrimoine historique spécifique à préserver mais également sur les sites d'entrées de ville (dont les gares du RER C) et le long d'axes structurants,
- la prise en compte des mesures en matière de la gestion alternative des eaux pluviales dans l'ensemble de la ville,
- les mesures en faveur de l'incitation à la performance énergétique.

Les chapitres du rapport de présentation relatif à l'évaluation environnementale ont ensuite été rédigés par les personnes en charge de la démarche itérative et les indicateurs de suivi ont été déterminés en lien avec les possibilités d'évaluation de l'état futur par les différents acteurs en phase de mise en œuvre du projet.

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

*Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020*

>>> Le cadre réglementaire du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) constitue une pièce obligatoire du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il exprime le projet politique d'Orly débattu au sein du conseil municipal de la Ville et du conseil territorial de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre.

L'article L.151-5 du Code de l'Urbanisme précise que le PADD définit :

- les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques,
- les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Le PADD est un cadre de référence à l'intérieur duquel doivent s'inscrire et s'accorder les interventions des différents acteurs tout au long de la vie du PLU, pour concourir ensemble à l'évolution souhaitée du territoire. C'est un document qui doit être simple et accessible à tous les citoyens. Il n'a pas de portée réglementaire. Il n'est pas opposable aux autorisations d'urbanisme. Toutefois, le règlement et le zonage du PLU doivent être cohérents avec le PADD.

Le PADD dessine les lignes de force du projet d'Orly à un horizon de dix ans. Il fixe les principes d'évolution de la ville en intégrant les projets et les dynamiques majeures en cours de définition. Il est élaboré sur la base du diagnostic, de l'état initial de l'environnement et des enjeux exposés dans le rapport de présentation du PLU. Il doit prendre en compte les grandes orientations définies au niveau supra-communal et respecter les principes légaux du développement durable précisés à l'article L.101-2 du Code de l'Urbanisme.

>>> Accompagner l'avenir et la cohésion d'Orly et garantir une ville harmonieuse, ouverte, maillée et durable

À une quinzaine de kilomètres au sud de Paris, Orly, commune du Val-de-Marne, s'étend sur 669 hectares et compte plus de 23 378 habitants (INSEE, 2016). Son développement s'est opéré de façon exponentielle dans les années 1960, dans le contexte de l'essor de la région parisienne. Cette urbanisation par blocs a conduit à la production d'un territoire fragmenté, aux ruptures nombreuses (liées aux voies ferrées et à la diversité des formes urbaines). En réponse à cette situation, la Municipalité, consciente des atouts indéniables du territoire orlyzien (proximité de Paris, présence de l'aéroport, éléments paysagers remarquables...), a impulsé dès le milieu des années 1960 la mise en œuvre d'un véritable projet de ville. Dans un premier temps il s'agissait de structurer les tissus urbains autour de l'axe central reliant l'avenue de l'Aérodrome à la voie des Saules en passant par l'avenue Adrien Raynal. Le second temps a été consacré à la rénovation du Grand Ensemble, dont la première phase est en voie d'achèvement.

Orly bénéficie d'une position stratégique et charnière entre le pôle Orly-Rungis et la Seine-Amont, qui se traduit par l'intégration de la commune au périmètre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont. Dans le contexte de nouvelles dynamiques métropolitaines, de la pénurie de logements en Île-de-France et de la montée en puissance des préoccupations environnementales, Orly fait face à de nouveaux défis. Au-delà de la poursuite de sa structuration et de son renouvellement, la Ville doit s'inscrire dans les logiques de développement métropolitaines et participer aux transformations de la région francilienne.

Le projet de ville répond à une ambition : accompagner l'avenir d'Orly et garantir une ville harmonieuse, ouverte, maillée et durable.

- **Harmonieuse** : l'harmonie entre les différents quartiers est à conforter, notamment par un traitement qualitatif et homogène des espaces publics mais aussi par la politique sociale communale ou encore le maintien du niveau d'équipements.

- **Ouverte** : Orly doit se tourner vers ses voisines (Thiais, Villeneuve-le-Roi, Rungis...) mais aussi plus largement vers le territoire régional, voire national et international par :
 - la mise en valeur des infrastructures de transport existantes, notamment le RER C et la plateforme aéroportuaire et le développement de nouveaux réseaux (Grand Paris Express, TGV...),
 - la mise en œuvre de grands projets, d'envergure métropolitaine, inscrivant Orly dans les logiques métropolitaines du Grand Paris.

● **Maillée** : la connexion entre les quartiers orlysiens existants est à poursuivre par l'aménagement de nouvelles rues apaisées inter et intra quartiers, par de nouveaux transports en commun mais aussi par des aménagements cyclables et piétons. Des liens sont également à tisser entre les futurs secteurs de développement et le reste du territoire, à travers un axe urbain fort entre le Pont de Rungis et le SÉNIA, le Vieil Orly, le Fer à Cheval, les Saules et les quartiers Est.

● **Durable** : l'environnement orlyzien doit être valorisé, qu'il s'agisse d'éléments paysagers (la Seine, les espaces verts publics comme privés) ou patrimoniaux (église Saint-Germain, école du Centre, château de Grignon...). Par ailleurs, les projets doivent s'inscrire dans le respect des principes du développement durable (équilibre entre urbanisation et préservation d'espaces de ressourcement, écoconstruction...).

Le PADD d'Orly s'articule autour de trois grands axes :

Axe 1. Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait

Axe 2. Programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres

Axe 3. Embellir la ville pour révéler ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux

Axe 1
Dynamiser Orly
pour lui donner un nouvel attrait

>>> Axe 1. Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait

Orly entre dans un nouveau temps d'évolution urbaine. La ville devient aujourd'hui un territoire attractif et stratégique, support de nombreux projets, s'inscrivant dans des échelles diverses de la commune à la métropole. Les défis sont multiples : impulser et accompagner les dynamiques territoriales sans nier l'identité orlysiennne, articuler des projets aux échelles et acteurs multiples, assurer la complémentarité entre le renouvellement des tissus existants et la création de nouveaux quartiers, et affirmer les principes d'un développement urbain durable.

1.1 Dynamiser les cœurs de ville

1.1.1 Préserver le Vieil Orly

Le vieux bourg d'Orly, dont les premières traces remontent au IV^e siècle, a conservé sa structure villageoise et constitue un élément fort de l'identité du territoire. Les éléments de patrimoine bâti (notamment l'église Saint-Germain) et urbain (bâti de bourg) mais aussi l'offre de service et d'équipements de proximité et la présence du parc Georges Méliès en font un secteur valorisé, auquel les Orlysiens sont attachés.

Le Vieil Orly doit être préservé et valorisé dans la mesure où il constitue un point de repère et un élément fédérateur à l'échelle du territoire communal.

Il s'agit néanmoins d'impulser :

- une redynamisation résidentielle par la mobilisation des potentiels fonciers et la mise en valeur du patrimoine bâti,
- une redynamisation commerciale et économique, en assurant la préservation et le développement de l'offre existante mais aussi en mettant en place des actions innovantes telles que l'École Georges Méliès,
- une valorisation de l'animation culturelle et de loisirs,
- une requalification des espaces publics et patrimoniaux, en portant notamment une attention particulière à la restauration du parc Georges Méliès et aux abords de l'église Saint-Germain.

1.1.2 Affirmer le Fer à Cheval (place Gaston Viens) comme une nouvelle centralité communale, lieu de convergence des flux et de concentration d'équipements et de services

Le secteur du Fer à Cheval, autour de la place Gaston Viens, constitue aujourd'hui l'une des polarités de la commune mais son caractère fédérateur reste à renforcer. Il doit devenir l'une des deux centralités d'Orly (complémentaire au Vieil Orly),

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

un territoire aux équilibres modifiés par la création de nouveaux quartiers (avec le SÉNIA, le Chemin des Carrières...), la poursuite de la rénovation urbaine et l'arrivée de nouveaux transports en commun. Il s'agira de :

- conforter et valoriser l'offre de commerces et de services existante, notamment organisée autour du centre Orlydis, par l'amélioration de l'offre commerciale et sa diversité,
- valoriser l'offre culturelle, éducative et sportive. Les multiples fonctions et services du Fer à Cheval doivent être développés, notamment la fonction culturelle, pour faire passer ce secteur du statut de polarité commerciale à celui de véritable centralité,
- renforcer la visibilité et l'accessibilité de la place Gaston Viens, en s'appuyant sur l'arrivée du tramway T9. L'aménagement d'une future station, terminus de la ligne actuellement prévue, constitue une opportunité de renforcer l'attractivité de ce secteur et les liaisons avec les quartiers Est et Nord.



Photos : Ville

1.1.3 Organiser le déploiement du centre-ville le long d'un réseau d'avenues dont la vocation urbaine doit être renforcée

La nouvelle centralité communale du Fer à Cheval doit se déployer le long d'axes structurants, pour assurer sa connexion avec les grands secteurs du territoire, actuels et futurs : à l'Ouest avec le Vieil Orly et les quartiers pavillonnaires environnants, au Nord avec le quartier de la Pierre au Prêtre et l'habitat individuel, à l'Est avec les quartiers des Aviateurs et de la Sablière. L'avenue Adrien Raynal, prolongée par l'avenue de l'Aérodrome, l'avenue des Martyrs de Châteaubriant, l'avenue Marcel Cachin et la voie des Saules devront devenir de véritables avenues urbaines caractérisées par :

- des fronts bâtis plus homogènes, en termes de hauteur et d'implantation. Les potentiels fonciers de ces avenues constituent des opportunités de densification, à articuler avec la préservation et l'aménagement d'espaces verts et une insertion harmonieuse des constructions dans le tissu existant,

- une mixité des fonctions, caractéristiques des espaces de centralité. Il s'agira de favoriser, le plus possible, l'implantation de rez-de-chaussée actifs, afin d'assurer une continuité avec le pôle commercial majeur du Fer à Cheval,
- un traitement qualitatif et harmonieux de l'espace public. L'arrivée du tramway T9 constituera notamment une opportunité d'améliorer le traitement des espaces publics de la place Gaston Viens.

1.2 Favoriser le renouvellement du tissu orlyzien

1.2.1 Poursuivre la rénovation urbaine pour intégrer chaque quartier et proposer un cadre de vie attractif et apaisé

Le Grand Ensemble d'Orly a connu, dès les années 1970 et 1980, ses premières difficultés de fonctionnement, communes à l'ensemble des quartiers d'habitat collectif massifs construits dans les années 1960. Après les actions d'amélioration du bâti et de développement social des quartiers entreprises dans les années 1980 et 1990, le programme de rénovation urbaine, initié sur le quartier Calmette dès la fin des années 1990 et complété en 2003, permet d'impulser de vastes opérations de recomposition urbaine sur le territoire communal. Les quartiers de la Pierre au Prêtre et des Aviateurs ont connu ainsi une vaste rénovation (démolitions-reconstructions, création d'un maillage de rues internes, requalification des espaces publics, résidentialisation) tandis que les quartiers des Tilleuls et de la Sablière étaient réhabilités.



Photos : Ville

En partenariat avec l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) et les bailleurs sociaux notamment, il s'agit de conduire la deuxième phase du projet de rénovation urbaine du Grand Ensemble. Des actions diversifiées seront menées : démolitions-reconstructions, constructions neuves, requalification et diversification de l'offre d'habitat, renouvellement des

équipements publics et notamment scolaires, amélioration de la qualité des espaces résidentiels, des espaces publics, et affirmation d'une trame verte qui irrigue les quartiers à partir du parc Jean Mermoz et des berges de la Seine.

1.2.2 Renouveler les entrées de ville

L'attractivité de la commune peut se percevoir par la qualité de ses entrées de ville. La ville d'Orly est traversée ou contournée par plusieurs axes structurants, sur lesquels sont situés les principaux accès aux différentes centralités. Faisant l'articulation avec des voies à forte circulation (échangeur RD7-route Charles Tillon), bordées par des zones d'activité (les Chaudronniers) ou situées dans la continuité des communes voisines (avenue des Martyrs de Châteaubriant, avenue Marcel Cachin...), ces entrées de ville aujourd'hui peu qualitatives doivent se renouveler. Il s'agira de rechercher :

- le développement d'une nouvelle offre résidentielle ou d'activités,
- une transition qualitative entre les voies de desserte et espaces urbains,
- la cohérence des formes urbaines,
- la qualité paysagère,
- la poursuite des trames vertes intercommunales.

1.2.3 Maîtriser les évolutions spontanées dans les quartiers pavillonnaires

Les secteurs d'habitat individuel sont souvent considérés, à tort, comme des espaces sclérosés éloignés de toute dynamique urbaine. Dans le contexte de l'exigence nationale de renouvellement urbain, de refaire la ville sur la ville afin de limiter l'extension urbaine massive, les quartiers pavillonnaires apparaissent comme des lieux possibles d'évolution maîtrisée. Depuis quelques années, en réponse aux besoins des ménages et à la tension sur le marché immobilier francilien, de nouvelles constructions et/ou extensions voient le jour dans le tissu pavillonnaire orlysiens, entraînant de fait une densification spontanée de celui-ci.

La révision du PLU entend maîtriser ce processus mais rendre aussi possible la réalisation de nouveaux bâtis principaux et autoriser les extensions des constructions existantes, notamment pour accompagner les évolutions familiales des ménages comme l'arrivée d'un enfant, l'accueil d'un parent âgé... L'évolution des quartiers pavillonnaires doit être encadrée et rendue acceptable par :

- la préservation d'une partie des cœurs d'îlots verts qui fondent l'identité de ces secteurs et la qualité du cadre de vie,
- la bonne insertion des projets dans les formes architecturales et urbaines existantes,
- un équilibre dans l'offre de stationnement.

1.3 Mettre en œuvre les grands projets métropolitains, en respectant l'identité d'Orly

Le visage d'Orly en 2030 doit répondre à des besoins à plusieurs échelles, d'une part en permettant aux Orlysiens actuels de réaliser leur parcours résidentiel sur la commune, et d'autre part d'accueillir au sein de la Métropole de nouveaux Orlysiens. Au-delà de la strate communale, Orly s'engage à contribuer au développement et à l'équilibre métropolitain :

- en participant à l'effort de production régionale de logements, sous la forme d'une extension urbaine maîtrisée et dans le respect de la garantie d'une bonne insertion des projets dans les tissus urbains existants,
- en ayant l'assurance, à l'échelle du bassin de vie francilien, de l'équilibre entre l'habitat et l'emploi.

1.3.1 Permettre le développement du projet Cœur d'Orly, et le renouvellement des franges nord de l'aéroport en lien étroit avec la modernisation de la plateforme

Porté par Aéroports de Paris, le projet Cœur d'Orly doit accompagner le déploiement de la plateforme aéroportuaire en assurant une meilleure intégration dans le territoire métropolitain et en développant également des services utiles et accessibles aux Orlysiens et aux populations riveraines, en contribuant notamment à la croissance des emplois locaux. Cœur d'Orly doit constituer, à terme, un quartier d'affaires et de services de référence à l'échelle du sud de l'agglomération parisienne. Des bureaux, des commerces, des services et un pôle hôtelier sont prévus pour satisfaire aux demandes des usagers.

Parallèlement au déploiement de Cœur d'Orly, les franges nord de la plateforme aéroportuaire seront progressivement restructurées pour accueillir sur certaines emprises disponibles des activités plus urbaines, en synergie avec le développement des quartiers environnants. Si Orly souhaite le maintien de son aéroport éponyme et le développement des activités aéroportuaires, celui-ci doit se faire dans la réglementation actuelle (maintien du couvre-feu, plafonnement des mouvements annuels, etc.) afin de ne pas amplifier les nuisances dont souffrent les riverains de l'aéroport.

1.3.2 Permettre le renouvellement du SÉNIA et sa bonne insertion avec ses abords

Dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont, il s'agit de favoriser le renouveau du site du SÉNIA, actuellement uniquement occupé par des activités économiques, en un site accueillant de multiples fonctions urbaines (habitat, commerces, équipements publics, espaces verts, activités...), en lien avec le développement du pôle multimodal du Pont de Rungis (RER C, arrivée de la ligne 14, TSCP SÉNIA, future gare TGV...), à proximité immédiate du site. La réalisation d'un nouveau quartier mixte, composé de logements, d'équipements, mais aussi d'activités intégrées au tissu urbain doit s'accompagner de réflexions poussées sur les franges du site afin d'assurer sa bonne insertion.

1.3.3 Aménager les Vœux et reconnaître les bords de la Seine comme un site à dominante naturelle dédié à la détente et aux loisirs

Le projet des Vœux répond à l'ambition de tourner Orly vers la Seine, en imaginant notamment sur le site un espace dédié aux loisirs de pleine nature associant valorisation du paysage et préservation de la biodiversité. Il s'agit :

- de désenclaver le site en le reliant d'une part au reste de la commune, à la gare des Saules et à la place Gaston Viens grâce à l'arrivée du tramway T9, et en imaginant d'autre part un franchissement de la Seine vers la gare RER D de Villeneuve-Triage,
- de valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'accès facilités à la Seine, par la création d'un parc et le développement de loisirs ou d'activités pédagogiques en lien avec la nature et les berges,
- de développer, entre les deux faisceaux ferroviaires, une offre à dominante résidentielle qui bénéficiera de la proximité avec la gare des Saules,
- de maintenir l'usine des eaux d'Eau de Paris et ne pas interdire d'éventuels développements sur ses emprises déjà artificialisées,
- d'être résilient face au risque d'inondation en imaginant des solutions de desserte du secteur en cas de crue et en permettant la libre circulation des eaux.

1.4 Faire de l'écologie urbaine un principe du développement urbain orlyzien

Le territoire orlyzien, porteur de nombreux projets de développement, se veut garant du respect et de la mise en valeur de son environnement. Les projets de nouveaux quartiers, la valorisation des Vœux, la création ou l'ouverture d'espaces verts qualitatifs et l'insertion de la nature en ville seront les témoins de cet engagement. Les principes de l'écologie urbaine répondent à cet enjeu, en tentant de limiter les impacts environnementaux des transformations du territoire et d'améliorer le cadre de vie des habitants.

1.4.1 Soutenir l'émergence d'un urbanisme durable

Dans le cadre des projets de développement communaux, l'objectif sera d'assurer une prise en compte des enjeux environnementaux en amont des projets et inciter à la haute performance environnementale qui valorise l'image et l'attractivité de la ville. Les grands projets s'inscriront dans cette volonté et déclineront des mesures incitatives en faveur de l'exemplarité sur les plans de l'énergie, de la gestion de l'eau, des espaces verts... Ces mesures s'articuleront avec les actions inscrites dans l'Agenda 21 dont s'est doté la Ville pour promouvoir notamment une ville écologique et conviviale

(agriculture urbaine, espaces publics conviviaux, insertion de la nature en ville, transition énergétique...), des déplacements plus vertueux, la mixité et l'adaptation de la ville aux besoins de chacun.

1.4.2 Assurer la préservation des espaces verts publics existants

Dans les secteurs déjà urbanisés en mutation, le projet prendra en compte les objectifs de trame verte et bleue, et notamment :

- l'exigence de préservation des parcs, jardins et squares publics, dont la requalification fera l'objet de traitements plus qualitatifs (parc Georges Méliès, parc de l'Oiseau, parc des Saules) afin de les transformer en véritables lieux de vie et de respiration pour les habitants,
- l'affirmation du parc Jean Mermoz comme élément d'une trame verte allant de la vallée de la Seine jusqu'au cœur des quartiers du nouveau programme de renouvellement urbain,
- la préservation de la quasi-totalité du site des Roses comme un espace naturel boisé, ouvert à la promenade et constitutif d'une trame verte allant des jardins du château de Grignon jusqu'à Thiais,
- la préservation des alignements d'arbres ou leur renouvellement,
- la reconnaissance des accotements et des talus situés le long des axes de transports comme des espaces de biodiversité constitutifs de la trame verte.

Ceci afin d'assurer le maintien de la qualité du cadre de vie et des potentiels écologiques existants. Le PLU devra veiller à assurer à tous les Orlysiens la proximité d'un espace vert accessible et valorisé.

1.4.3 Créer de nouveaux espaces verts à l'occasion des grands projets pour renforcer l'identité paysagère d'Orly

En parallèle des initiatives de protection des espaces verts publics existants, des mesures en faveur du renforcement de la trame verte communale seront adoptés. Il s'agira de :

- développer des espaces verts au sein de chaque projet de création ou de rénovation de quartier. Plusieurs solutions seront explorées à ce titre : sur les espaces publics, en cœur d'îlot, en façade...
- garantir des espaces non imperméabilisés importants qui, en plus de leur fonction de support pour la trame végétale, présentent des avantages pour la gestion alternative des eaux pluviales et limitent le risque d'inondation par ruissellement qui touche une large partie du territoire communal.



Photos : Ville

1.4.4 Réduire à son minimum l’empreinte écologique globale du développement urbain engagé

Les parties du territoire orlysiens sujettes à un développement urbain s’inscriront dans une volonté de réduction optimale des impacts potentiels sur l’environnement et les ressources naturelles. Que ce soit sur les secteurs en renouvellement ou les futurs quartiers, il s’agira de :

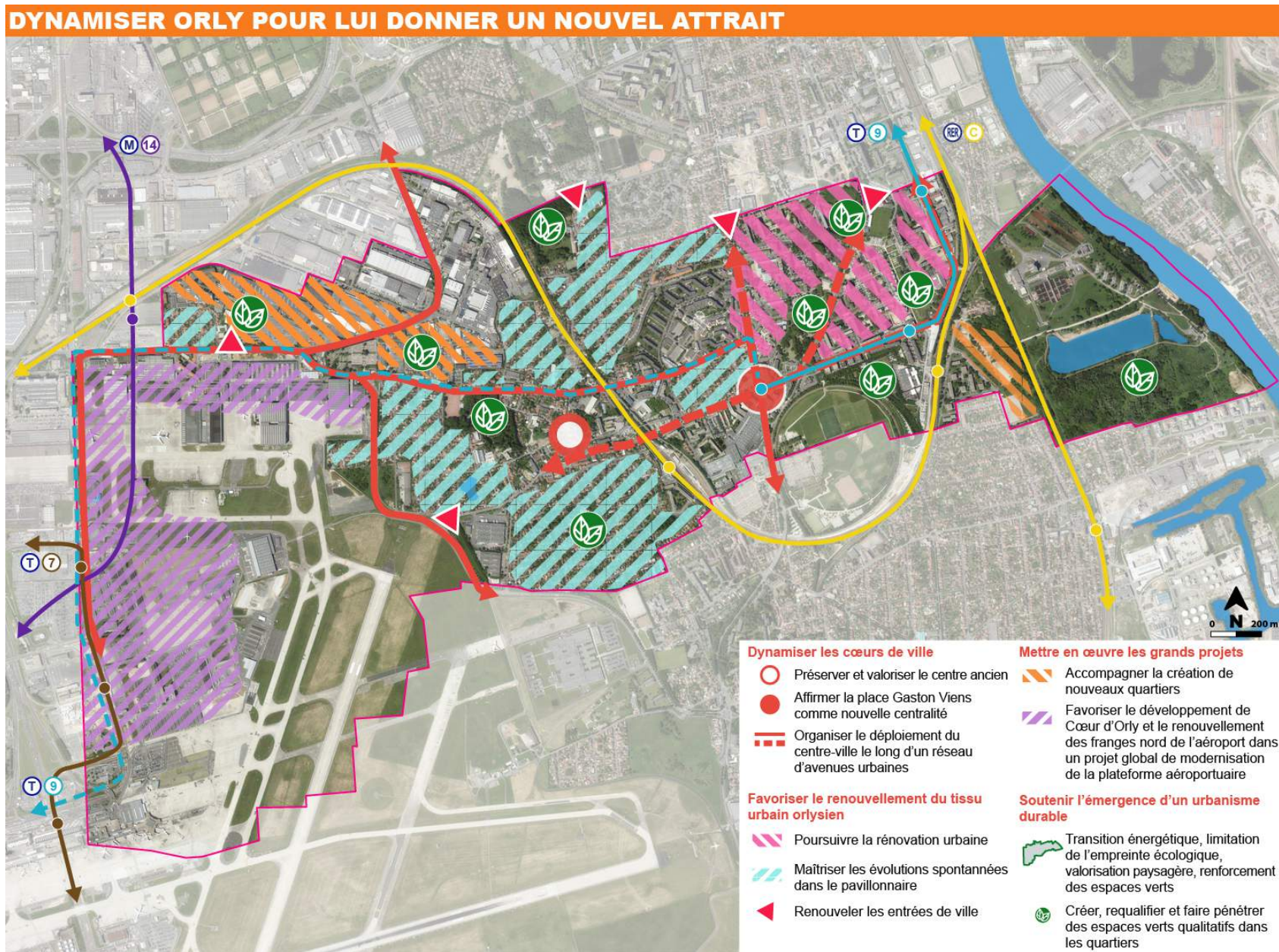
- limiter l’imperméabilisation des sols en prévoyant des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales qui permettent la maîtrise du ruissellement tout en s’intégrant à la trame paysagère,
- poursuivre la bonne gestion des déchets dans la continuité des initiatives de prévention en assurant une collecte et un traitement optimisés,
- optimiser la gestion de l’assainissement,
- lutter contre le gaspillage de l’eau potable par la généralisation de dispositifs favorisant les économies et la réutilisation de l’eau,
- limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 1,3 % de la superficie totale de la commune.

Orly porte de nombreux projets visant à la fois le développement résidentiel et économique de la commune et dispose d’un tissu urbain constitué présentant des potentiels de renouvellement urbain. Le développement de l’offre d’habitat et d’activités à Orly sera en très grande partie réalisé au travers d’opération de renouvellement (SÉNIA, Chemin des Carrières, Nouveau Programme de Renouvellement Urbain dans les quartiers Est), permettant de limiter la mobilisation d’emprises foncières non construites. La recherche de mesures compensatrices contre l’imperméabilisation des sols, la prise en compte des risques naturels et la construction de bâtiments économes seront à privilégier.

1.4.5 Inscrire tout le territoire dans la transition énergétique

La démarche nationale pour la lutte contre le changement climatique se traduit à l'échelle locale par des actions en faveur de la sobriété énergétique. Le but est de minimiser les besoins énergétiques du territoire et de répondre à ses besoins par les moyens les plus sobres possibles. Il s'agira pour Orly :

- en priorité, de soutenir la réhabilitation énergétique du bâti existant et d'optimiser la présence des réseaux de chaleur géothermique,
- également, d'intégrer des objectifs énergétiques ambitieux dans les projets urbains majeurs, notamment par l'utilisation de labels et certifications (E+C-, HE, RT2012...).



Axe 2

Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres

>>> Axe 2. Programmer la mutation de la ville en assurant ses grands équilibres

Le nouveau visage d'Orly se dessinera au cours des dix prochaines années, entre les évolutions locales et les dynamiques métropolitaines. La commune va se transformer. De nouveaux logements, de nouveaux emplois et de nouveaux transports en commun vont voir le jour et modifier le fonctionnement urbain. Le SÉNIA, espace auparavant périphérique, va devenir une nouvelle polarité orlysiennne. L'ajustement des équilibres de la commune en termes d'équipements, de commerces et d'usages de l'espace public (circulation, stationnement...) doit donc être pris en compte dans le PLU.

2.1 Poursuivre la dynamique de croissance démographique et répondre aux besoins des ménages par la production d'une offre de logements satisfaisante en quantité comme en qualité

2.1.1 Poursuivre la dynamique de la croissance démographique, en renforçant l'attractivité du territoire

Depuis le début des années 2000, la croissance démographique orlysiennne s'est relancée. Il s'agit d'inscrire Orly dans la poursuite de la croissance de sa population et de valoriser les projets et actions de revitalisation du territoire communal, afin de diversifier le profil démographique orlysienn et notamment d'attirer des habitants d'âge moyen. Par leur proximité avec les transports, leur programmation, la qualité de la composition urbaine et leur architecture contemporaine, les secteurs du SÉNIA, Chemin des Carrières et les quartiers Est en cours de renouvellement urbain seront les sites privilégiés de la croissance résidentielle et donc démographique.

2.1.2 Participer à l'effort régional de production de logements et répondre aux besoins des habitants, actuels et futurs

Le logement est une préoccupation prépondérante pour les Orlysiens, et plus largement pour les Franciliens. La Municipalité d'Orly s'est déjà engagée dans de vastes actions de réhabilitation du parc de logements existants et dans la construction de nouvelles habitations. Elle s'engage aujourd'hui à conforter ses efforts et à poursuivre les objectifs de production de logements affichés dans le Programme Local de l'Habitat (PLH), au-delà de sa durée de mise en œuvre. Il s'agit de réaliser 300 logements neufs environ par an d'ici 2030 et, ainsi, de contribuer à diversifier au mieux le parc d'habitat et à renforcer la mixité sociale et spatiale dans tous les quartiers. Pour permettre à tous des conditions de logements décentes et la réalisation de parcours résidentiels fluides, sont visés :

- la production d'un tiers de logements sociaux, d'un tiers de logements intermédiaires (en locatif et en accession sociale à la propriété) et d'un tiers de logements relevant du marché libre,
- le renforcement de l'offre en petits et moyens logements (du T1 au T3), constituant des premières étapes et des réponses au desserrement des ménages (baisse du nombre de personnes occupant un logement),

- la réponse aux besoins des publics spécifiques, notamment les étudiants et les seniors.

Au-delà de la construction de nouveaux logements, il s'agit également de favoriser la réhabilitation des logements existants, particulièrement les plus anciens.

2.2 Faire des équipements publics le socle des politiques éducatives, de solidarité et de partage pour les habitants et usagers actuels et futurs

L'ambition affichée de la Municipalité vise à offrir à tous un bon niveau d'équipements et de services à l'échelle de tous les quartiers, socle de la politique de solidarité et de cohésion sociale qu'elle a initiée.

2.2.1 Optimiser les équipements existants

Orly dispose d'équipements nombreux et diversifiés. Il s'agit :

- d'assurer leur bon fonctionnement et leur gestion optimale,
- de rechercher la complémentarité entre les équipements à l'échelle de la ville et à l'échelle intercommunale afin d'élargir le champ de l'offre aux Orlysiens,
- de permettre leur accès par les transports en commun et les modes doux,
- de valoriser leurs abords pour les rendre visibles et attractifs, par un traitement qualitatif des espaces publics, par l'aménagement d'espaces végétalisés ou encore la mise en place d'une signalétique adaptée,
- de permettre la rénovation, l'extension et la reconstruction des équipements vieillissants.

2.2.2 Assurer les besoins scolaires identifiés, conséquence de la croissance urbaine à venir

La production de nouveaux logements et l'arrivée de ménages supplémentaires à Orly doit conduire la Ville à anticiper l'adaptation des équipements scolaires pour garantir la satisfaction des besoins. Il s'agit :

- sur les groupes scolaires existants, d'optimiser leurs capacités soit par des réhabilitations/extensions, soit par des démolitions/reconstructions tout en optimisant également leurs emprises foncières,
- de construire de nouveaux groupes scolaires au sein des nouveaux quartiers ou des secteurs de renouvellement urbain, en recherchant la proximité, leur insertion dans le paysage, leur desserte par les modes doux, et une taille plus adaptée,

- d'anticiper sur les besoins en matière d'enseignement secondaire.

Cette intervention d'ampleur sur les équipements scolaires s'accompagnera d'une recherche de qualité architecturale.



Photos : Ville

2.2.3 Favoriser dans les nouveaux projets la réalisation d'équipements de tout type et veiller à leur bonne insertion urbaine

Le développement du parc de logements à Orly doit s'accompagner du maintien du bon niveau d'équipements au regard de la croissance de la population attendue. Compte tenu de la complexité des grands projets, de la multiplicité des acteurs, et parfois de la conception intégrale de portions de quartier par un même opérateur, des réflexions devront être entreprises avec les porteurs de ces projets sur la nécessité d'intégrer dans leur programmation, ou de participer à la réalisation, de nouveaux équipements scolaires, sportifs, sociaux ou encore de santé, destinés à répondre aux besoins générés par leurs opérations. Les nouvelles constructions devront être parfaitement intégrées à leur environnement.

2.2.4 Accompagner le déploiement de la fibre optique sur l'ensemble de la commune

Le numérique a profondément modifié les paysages économiques et sociétaux. Les services et usages proposés par l'internet sont désormais ancrés dans la vie personnelle et professionnelle. Aujourd'hui, les usages sont multiples et de plus en plus développés (images, vidéos, visioconférence...) et nécessitent donc des infrastructures performantes. La prise en compte des communications électroniques dans la réflexion sur le développement du territoire est un enjeu majeur. L'accès à un réseau en termes de débit et de qualité de service est devenu un critère d'attractivité déterminant, à la fois pour les habitants et pour les acteurs économiques, et place les territoires en concurrence. L'essor de la fibre optique permettra notamment d'envisager le développement du télétravail et la création d'un éventuel centre de cotravail, permettant de rapprocher lieux d'habitation et de travail.

La ville d'Orly aspire à la couverture en très haut débit et en fibre optique de l'ensemble de son territoire avant 2020, dans le respect du Schéma Directeur de l'Aménagement Numérique du Val-de-Marne.

2.2.5 Faire des équipements de la plateforme aéroportuaire et du quartier du Pont de Rungis des lieux de services pour les Orlysiens et non uniquement pour leurs usagers

La plateforme aéroportuaire occupe un tiers de la superficie communale mais demeure déconnectée du reste du territoire. Pour renforcer l'intégration de ce secteur à la ville, il s'agit :

- d'accompagner le projet Cœur d'Orly, offrant de nouveaux commerces et services aux usagers de l'aéroport, aux actifs des futurs bureaux mais aussi aux Orlysiens,
- de permettre des accès facilités à la plateforme aéroportuaire et à ses services pour tous les Orlysiens en s'appuyant notamment sur le projet de requalification du SÉNIA et l'arrivée de la ligne de métro 14, sur le tracé du transport en commun en site propre SÉNIA (prolongement de la ligne 393) et le prolongement du tramway T9 depuis la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport.

2.3 Maintenir la vitalité économique de la commune et permettre aux Orlysiens d'accéder à l'emploi

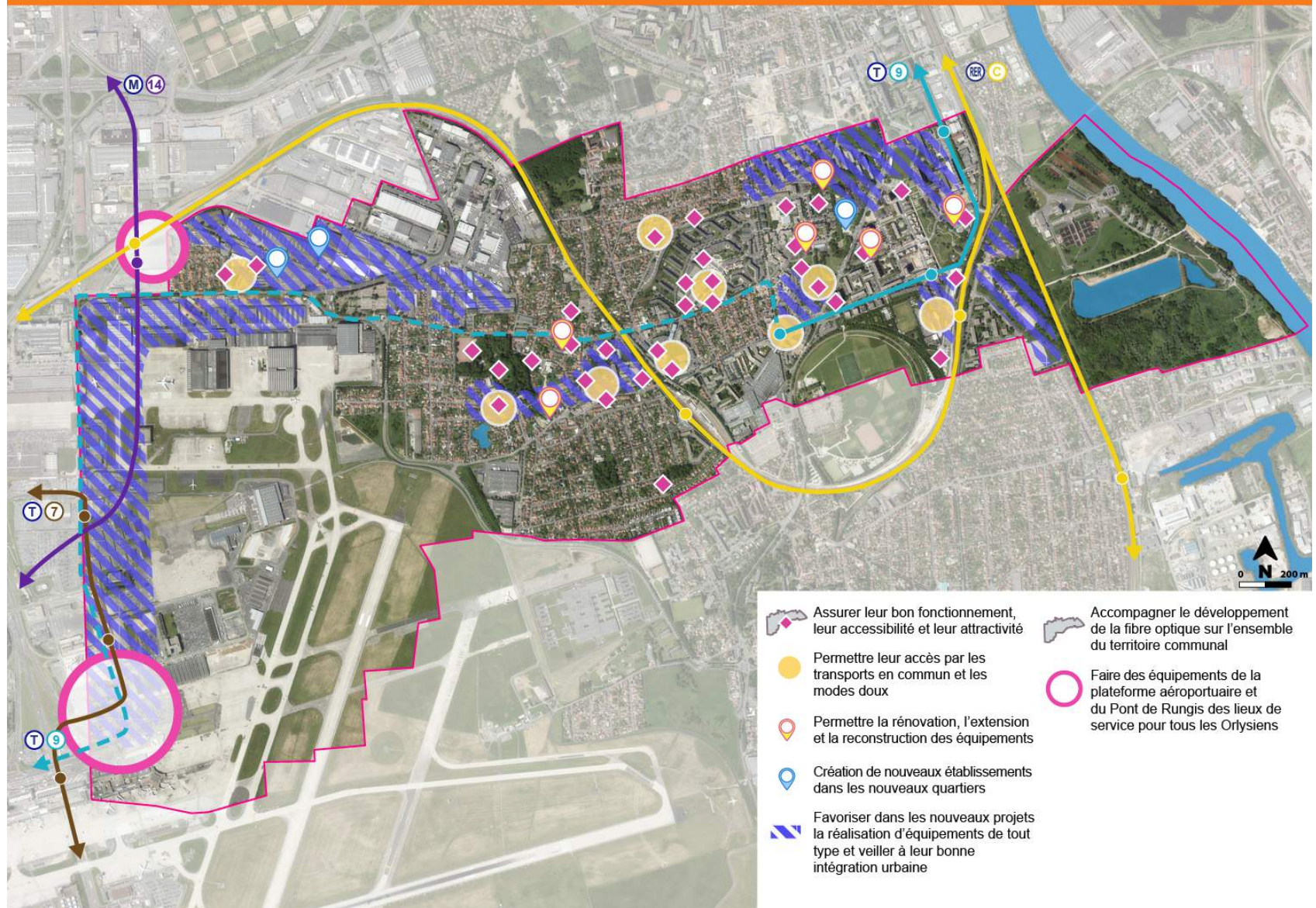
2.3.1 Conforter les activités existantes tout en permettant leurs évolutions et améliorer l'image des secteurs d'activités

La production de nouveaux logements ne doit pas se faire au détriment de l'équilibre habitat/emploi du territoire communal. Il s'agit notamment de conforter :

- la zone d'activités des Cosmonautes,
- les franges de l'aéroport (Clos Pantin et les Chaudronniers),
- la zone d'activités avenue de la Victoire,
- la zone aéroportuaire,
- l'usine d'Eau de Paris

Parallèlement, le devenir de certaines zones est repensé. Certains secteurs sont voués à une profonde mutation (secteur des Quinze Arpents au SÉNIA) ou doivent faire l'objet d'une réflexion (les Chaudronniers) pour devenir de nouveaux quartiers mixtes dans lesquels l'activité économique sera mieux intégrée au reste de la ville. D'autres secteurs d'activités doivent se renouveler, se diversifier ou s'intensifier et retrouver ainsi une attractivité (nord du SÉNIA, franges nord du domaine aéroportuaire). La mutation doit permettre la requalification de ces secteurs. Il s'agira de profiter de l'arrivée des nouvelles infrastructures de transport, accompagnée par la volonté d'améliorer la qualité des espaces publics et des aménités urbaines destinées aux travailleurs.

FAIRE DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS LE SOCLE DES POLITIQUES ÉDUCATIVES, DE SOLIDARITÉ ET DE PARTAGE POUR LES ORLYSIENS ET LES USAGERS ACTUELS ET FUTURS



2.3.2 Encourager l'accueil de nouvelles activités, notamment en lien avec les secteurs innovants déjà présents à Orly

Afin de contribuer à l'objectif du Contrat de Développement Territorial du territoire du Grand-Orly (comprenant 13 communes) de création de 3 000 emplois par an et de conforter l'attractivité économique d'Orly, il s'agit d'encourager l'accueil de nouvelles activités :

- notamment tournées vers l'innovation, en lien avec les entreprises déjà présentes sur le territoire et les établissements d'enseignement supérieur tels que l'École Georges Méliès et le Centre des formations industrielles,
- diversifiées, afin de constituer des opportunités d'emploi pour la population active orlysiennne,
- permettant à de jeunes entrepreneurs ou artisans de se lancer. Il pourrait être développé des offres immobilières spécifiques dans le cadre des projets.

2.3.3 Maîtriser le développement de petites activités dans le tissu mixte de la ville

Le tissu économique orlyisien n'est pas uniquement composé de vastes zones d'activités. Un certain nombre d'entre elles sont implantées dans le tissu mixte, à dominante résidentielle. Il s'agit de maîtriser le développement ou la mutation de ces petites structures d'activités, notamment artisanales, afin de garantir la bonne cohabitation avec les logements environnants, limiter les nuisances sans pour autant interdire leur installation.

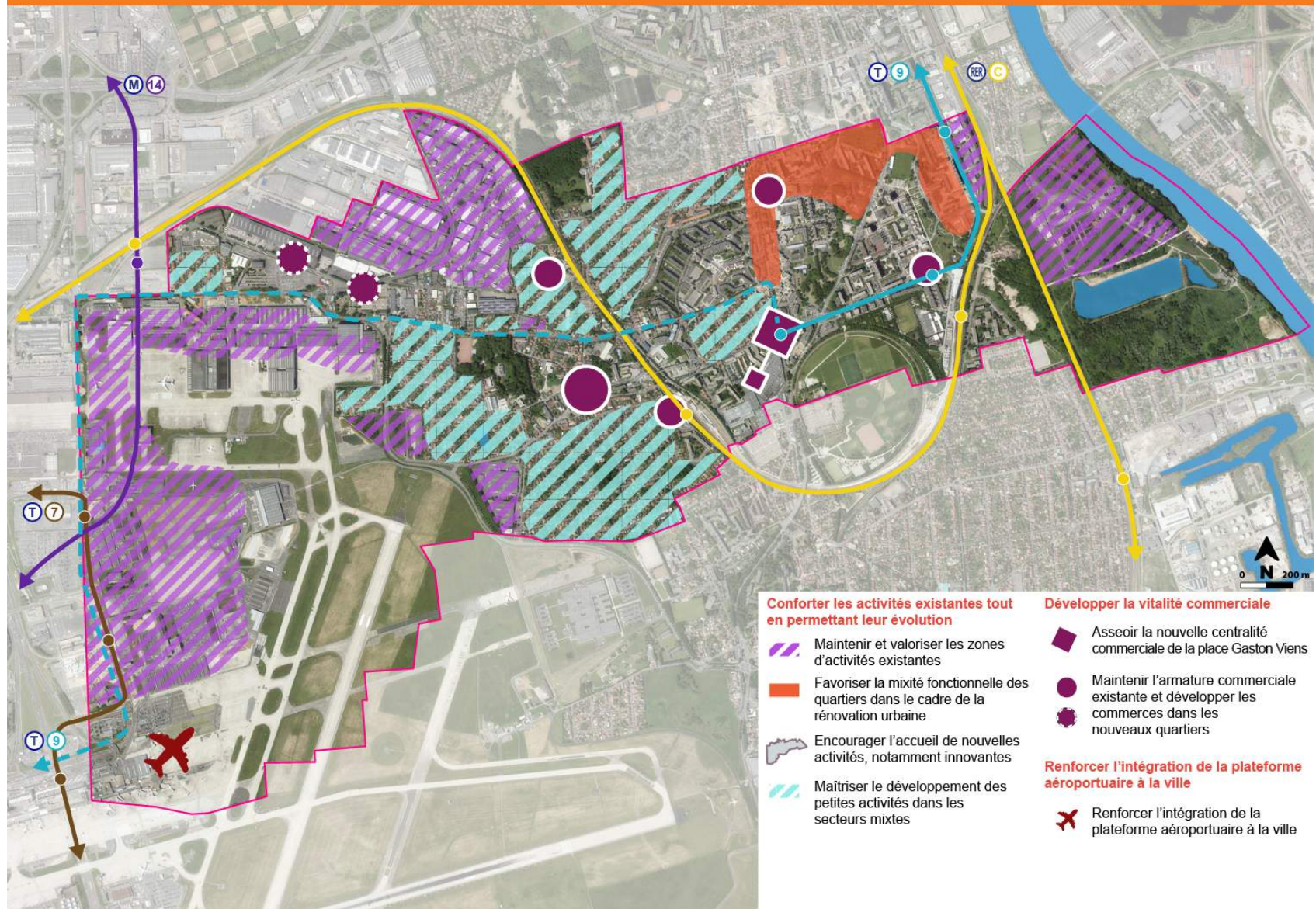
2.3.4 Faciliter les accès aux grands pôles d'emplois du territoire par tous types de moyens, en favorisant l'usage des transports en commun et des modes doux

Afin de s'inscrire dans les logiques du développement durable (en limitant le recours à la voiture individuelle) mais également de permettre un accès facilité aux Orlysiens aux emplois présents sur le territoire communal, il s'agit :

- d'accompagner l'arrivée du tramway T9 et de promouvoir son prolongement jusqu'au Pont de Rungis et à la plateforme aéroportuaire, pôles d'emplois majeurs,
- d'envisager, dans le cadre des projets notamment, l'aménagement de liaisons douces (piétonnes et cyclables) sécurisées vers les zones d'emploi.

L'accès de tous les Orlysiens aux emplois du pôle Orly-Rungis doit être une priorité et constituer le socle de la politique de développement économique de la commune.

MAINTENIR LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE, DÉVELOPPER LA VITALITÉ COMMERCIALE ET PERMETTRE AUX ORLYSIENS D'ACCÉDER À L'EMPLOI



2.4 Développer la vitalité commerciale de la commune, notamment dans les centres urbains

2.4.1 Conforter l'armature commerciale existante

Le commerce constitue un élément essentiel de l'animation des quartiers et de la qualité du cadre de vie. Il s'agit de maintenir les pôles commerciaux existants sur le territoire :

- le pôle majeur, place Gaston Viens (Fer à Cheval). L'offre doit y être valorisée, diversifiée et requalifiée, dans le cadre de l'ambition municipale de confirmer ce secteur comme nouvelle centralité,
- les pôles secondaires et de proximité. Ils viennent compléter l'offre du pôle majeur. Il s'agit de conforter l'offre commerciale du Vieil Orly, de maintenir les commerces aux abords des gares d'Orly-Ville et des Saules, et de recentrer ceux du pôle de la Pierre au Prêtre autour du secteur Calmette-Terrasses dont les espaces publics et l'offre seront requalifiés.

2.4.2 Développer les commerces dans le cadre des projets de nouveaux quartiers

Afin de garantir une offre commerciale de proximité pour tous, le développement de commerces dans les nouveaux projets devra être envisagé. Il s'agit :

- de favoriser l'implantation d'un pôle de commerces localisé autour du carrefour Chemin des Carrières/Quinze Arpents dans le SÉNIA,
- d'accueillir le développement de commerces dans le projet Cœur d'Orly et surtout de faciliter leur accès par les Orlysiens.

2.5 Permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers

2.5.1 Accompagner et influencer sur les projets de transports collectifs d'envergure métropolitaine et nationale

L'inscription d'Orly dans les logiques du développement durable et de fonctionnement métropolitain mais aussi l'assurance d'un bon niveau de service pour tous passent par l'amélioration du niveau de desserte du territoire. Alors que la ville a longtemps souffert d'une desserte moyenne par les réseaux de transport en commun métropolitains, la mise en œuvre des grands projets de desserte du territoire avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport, l'arrivée du tramway T9 à la place Gaston Viens et le transport en commun en site propre SÉNIA (prolongement de la ligne 393) permet aujourd'hui d'envisager une transformation des usages vers des mobilités plus vertueuses.

Il s'agit alors de capitaliser sur ces nouvelles dessertes :

- en exigeant la modernisation du RER C, desservant actuellement trois gares sur le territoire communal et sa proximité (Orly-Ville, Les Saules et Pont de Rungis) mais souffrant de nombreux dysfonctionnements,
- en faisant des gares de véritables pôles multimodaux, permettant la transition entre modes doux et transports collectifs, en encourageant notamment la création de nouveaux accès aux gares d'Orly-Ville et des Saules permettant de s'y rendre plus facilement à pied ou à vélo pour un plus grand nombre d'usagers,
- en exigeant le prolongement du tracé du tramway T9 au-delà du terminus prévu place Gaston Viens, jusqu'au Pont de Rungis et à la plateforme aéroportuaire, et en contribuant aux réflexions sur la réorganisation du réseau de bus,
- en soutenant l'implantation d'une gare TGV à Orly dans le cadre de l'interconnexion LGV Sud,
- en soutenant le principe d'un franchissement de la Seine pour connecter les gares RER des lignes C (Les Saules) et D (Villeneuve-Triage), en privilégiant les transports en commun innovants et les modes doux.



Photos : Ville, Île de France Mobilités

2.5.2 Atténuer les coupures urbaines

Les connexions entre les quartiers actuels doivent être renforcées et celles entre les quartiers existants et futurs anticipées. Afin de limiter les ruptures urbaines, il s'agit de :

- développer le réseau de liaisons douces communal,
- poursuivre le renforcement du maillage Est-Ouest dans les quartiers hérités du Grand Ensemble, en s'appuyant notamment sur la trame verte,
- retrouver des liens avec la Seine, notamment par des aménagements dans le cadre du secteur des Vœux,
- poursuivre la réalisation de logement de type petits collectifs et maisons de ville par exemple afin de ménager des transitions douces entre les quartiers Est et les secteurs d'habitat pavillonnaire,
- s'appuyer sur les projets pour ménager de nouvelles transitions entre les quartiers : entre le SÉNIA et le tissu résidentiel environnant (secteur du Chemin des Carrières), entre la plateforme aéroportuaire et le reste de la ville (franges aéroportuaires), entre les activités et l'habitat...

2.5.3 Valoriser les axes structurants du territoire, actuels et futurs

La dimension urbaine des grands axes de la commune doit être confortée voire créée afin de permettre la lisibilité du territoire et d'encourager son attractivité. Le traitement harmonieux et qualitatif de l'ensemble des espaces publics de la commune doit être recherché. Sur certains axes, un travail particulier d'amélioration du partage de la voirie est souhaité pour permettre la cohabitation sécurisée des voitures, des cyclistes et des piétons.

Par ailleurs, la valorisation des grands axes du territoire passe aussi, sur certains d'entre eux, par le rapprochement des fronts bâtis, structurant l'espace et occupés par des fonctions urbaines mixtes (habitat, rez-de-chaussée actifs...).

2.5.4 Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle

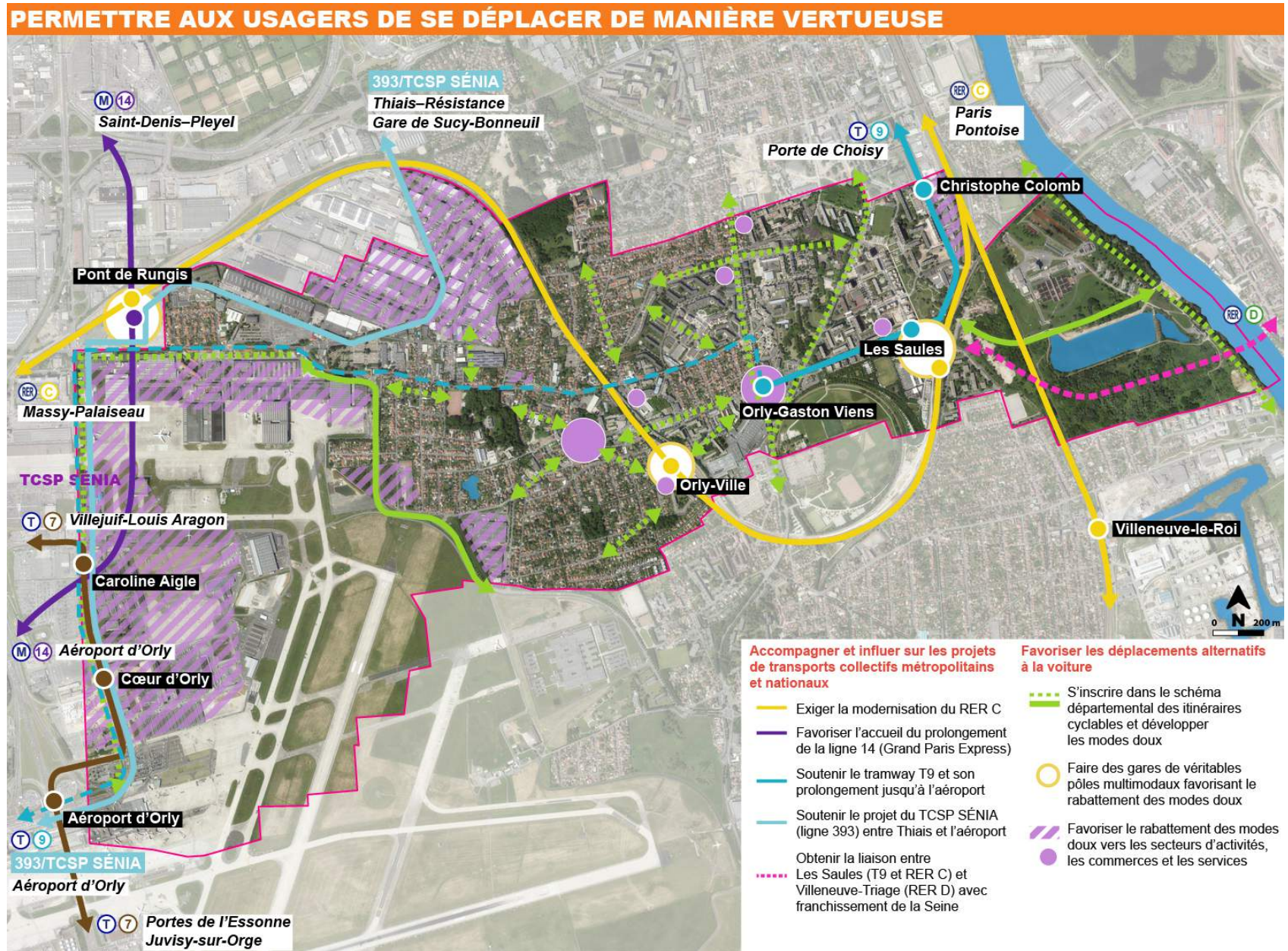
En complément de l'amélioration et du développement du réseau de transports en commun et de la structuration du réseau d'avenues urbaines du territoire orlysiens, des pratiques visant à réduire l'usage de la voiture individuelle doivent être favorisées. La pratique des modes doux (déplacements piétons et cyclistes) doit être encouragée par le développement de liaisons connectées entre elles et sécurisées, de plateaux apaisés permettant la traversée des grands axes routiers, permettant de relier les polarités de la commune et de limiter la saturation, actuelle et projetée, de l'espace public et de réduire les pollutions et les conflits d'usages.

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

Il s'agit également de permettre le développement de nouvelles pratiques de l'automobile en :

- s'appuyant sur le développement des nouveaux réseaux de transports structurants,
- incitant à l'implantation de bornes de recharge pour les véhicules électriques,
- sensibilisant les Orlysiens et usagers du territoire aux pratiques collectives de l'automobile, notamment pour les déplacements domicile-travail (autopartage, covoiturage...).

Il s'agit enfin d'encadrer le stationnement afin d'encourager le recours à d'autres modes de transports et à favoriser une meilleure gestion de l'espace public pour tous les usagers. Cela passe notamment par la limitation des places de stationnement dans les opérations de bureaux, en accord avec le Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) mais aussi par la mutualisation des parcs de stationnement ouverts au public, la mise en place d'une offre de stationnement plus adaptée dans les secteurs qui paraissent saturés (dans le Vieil Orly par exemple), et la lutte contre le stationnement illicite sur l'espace public.



Axe 3

Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux

>>> Axe 3. Embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux

Orly présente un capital paysager naturel très riche composé d'une part des berges de la Seine, mais également de la trame d'espaces de nature présents dans le tissu urbain, public et privé, qui côtoie un ensemble d'éléments de patrimoine bâti remarquable, dans le Vieil Orly, les quartiers pavillonnaires... Désireuse d'offrir un cadre de vie de qualité et renouvelé aux Orlysiens d'aujourd'hui et de demain, la ville fait de la reconnaissance et de la valorisation de ses atouts paysagers un des objectifs majeurs de son Plan Local d'Urbanisme, à l'articulation avec les objectifs de développement urbain durable nécessaires au dynamisme territorial.

3.1 Mettre en valeur le patrimoine naturel d'exception en bord de Seine

Orly jouit d'une situation en bord de Seine favorable à la présence d'une biodiversité riche. Le secteur des Vœux est de surcroît peu urbanisé, il constitue ainsi une zone d'intérêt écologique majeur, notamment autour de la darse, qu'il conviendra de protéger et valoriser. Le cours de la Seine correspond également à un corridor écologique régional, inscrit au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), que les orientations communales prennent en compte :

- en révélant le potentiel nature-écologie lié à la Seine sur le territoire communal, et en le faisant connaître au plus grand nombre par le développement des aménagements doux de qualité en bord du fleuve, dans la continuité du projet de véloroute permettant de découvrir et de se promener dans ce secteur d'intérêt tout en préservant et restaurant l'écosystème en place,
- en valorisant le corridor écologique régional de la Seine, notamment par la participation à l'amélioration de la qualité de l'eau du fleuve, dans le respect des engagements partenariaux (SDAGE, Plan Bleu...). Cela passe notamment par le soutien à la réhabilitation des berges de la Seine vis-à-vis de l'artificialisation et de l'érosion,
- en protégeant autant que possible les composantes naturelles remarquables des bords de la Seine avec l'amélioration de la connaissance du patrimoine écologique dans ce secteur et la protection des éléments remarquables. Cela concernerait notamment les boisements du sud de la darse en bord de Seine, la darse elle-même, et les autres milieux les plus humides. Dans le cadre de l'ouverture des Vœux, il est attendu un approfondissement de la connaissance de la biodiversité et un renforcement de sa présence parallèlement aux aménagements.

3.2 Asseoir l'accès et la présence de la nature en ville

3.2.1 Assurer une trame verte et bleue structurante constituée d'un réseau en pas japonais composé des espaces verts publics et privés et des points d'eau

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire, composé de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques, permettant de préserver et restaurer l'intérêt écologique d'un espace à long terme.

Les espaces publics et privés ont un rôle à jouer dans la trame verte et bleue. Les corridors écologiques peuvent être linéaires ou en pas japonais (alternance de zones refuges non connectées au sol). Les parcs publics, les jardins privés et les mares participent ainsi à la trame verte et bleue. Le territoire d'Orly étant caractérisé par la présence d'éléments de ruptures urbaines, de réels linéaires écologiques ne pourront être constitués que sur les berges de la Seine et le long des voies ferrées, le reste du territoire étant plutôt concerné par un système en pas japonais. Ces continuités écologiques seront renforcées :

- en assurant la protection et la valorisation de l'offre actuellement très fournie de parcs et squares publics, et en développant leur potentiel écologique. Il faudra profiter notamment de la requalification du parc Georges Méliès, du parc de l'Oiseau, du parc des Saules, de l'extension du Parc de la Cloche ou encore des futures ramifications du parc Jean Mermoz pour renforcer leur potentiel écologique,
- en préservant la majeure partie du site boisé des Roses et en l'intégrant dans une future trame verte allant des jardins du château de Grignon jusqu'à Thiais,
- en assurant la préservation d'une trame fournie d'espaces verts privés, constituée notamment des cœurs d'ilots verts des secteurs pavillonnaires, qui constituent des zones refuges pour la nature en ville, et qui doivent participer au renforcement de la qualité du cadre de vie à Orly,
- en assurant, tant que possible, des connexions entre ces espaces, notamment par les arbres d'alignement le long des axes.

3.2.2 Saisir les opportunités offertes par les grands projets de la ville pour renforcer la trame verte structurante

La dynamique de renouvellement et de développement urbain présente à Orly est l'occasion de mieux définir et matérialiser le projet communal et intercommunal de trame verte et bleue. Les grands projets d'aménagement doivent contribuer au renforcement de cette trame structurante en préservant des espaces de nature hautement qualitatifs dans chaque projet, conçus en intégrant les impératifs de connexion au reste du maillage écologique local, et notamment :

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- en encourageant la végétalisation des constructions (murs et toitures végétalisés) et la réalisation de cœurs d'îlots verts privés poursuivant la trame verte publique (espaces partagés, agriculture urbaine...),
- en généralisant la réalisation d'aménagements paysagers lors de la création de liaisons douces,
- en faisant de l'espace vert situé au sud de la darse des Vœux une référence de préservation de la biodiversité,
- en profitant des projets de renouvellement urbain pour rendre plus lisibles les espaces verts et les connecter à la trame verte structurante,
- en augmentant l'intérêt écologique des espaces ouverts.



Photos : Ville
Esquisses : ToporameVé Paysages

3.2.3 Développer l'offre de nature en ville complémentaire à la trame verte et bleue structurante

En dehors de son projet écologique structurant de trame verte et bleue, les espaces urbanisés d'Orly seront eux aussi des supports de développement des espaces de végétalisation qui viendront compléter et étoffer les continuités identifiées :

- en maintenant des espaces verts de pleine terre dans toutes les nouvelles opérations d'urbanisme, en plus de ceux prévus dans les grandes opérations,
- en améliorant la connaissance et en agissant en faveur de la conservation ou du renouvellement du patrimoine arboré de la ville, qu'il s'agisse des alignements d'arbres ou des arbres remarquables,
- en instaurant des principes de respect écologique à assurer dans les espaces verts existants et futurs : palette végétale locale, gestion différenciée, hôtels à insectes, ruches...
- en végétalisant les liaisons douces existantes et futures (piétonnes et/ou cyclables), par des mails paysagers par exemple,
- en préservant le corridor écologique que constituent les talus des voies ferrées,
- en développant les initiatives de type jardins familiaux et jardins partagés, espaces productifs et de liens sociaux.

3.3 Faire rayonner le patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne

3.3.1 Donner à découvrir une image renouvelée de la ville qui s'appuie sur la valorisation du site naturel sur lequel s'est développé Orly

Le territoire orlyisien est caractérisé par la présence d'un relief marqué, depuis la vallée de la Seine à l'est jusqu'au Plateau à l'ouest. Cette configuration offre des perspectives paysagères intéressantes qui seront valorisées autant que possible dans les futurs projets :

- en engageant une dynamique d'ouverture sur la vallée de la Seine via l'amélioration de l'accessibilité et la valorisation des atouts paysagers (vues, espaces de nature...),
- en tenant compte du relief et des fenêtres visuelles dans les compositions paysagères et la conception urbaine,
- en valorisant les vues remarquables depuis le plateau sur la vallée et vers le patrimoine bâti remarquable (église, Maison de l'enfance, école du Centre, lavoir...).

3.3.2 Affirmer l'unité du territoire

De nombreuses ruptures rythment la composition urbaine d'Orly, rendant les liens infra communaux fragiles. Territoire mosaïque accueillant des quartiers aux fonctionnalités multiples, la création d'une cohérence et d'une unité sera recherchée afin d'atténuer les effets de rupture existants :

- en axant les efforts sur la mise en valeur des grands axes et notamment en :
 - qualifiant le paysage urbain au travers des espaces publics (signalétique, marquage, végétalisation des axes, développement des liaisons douces),
 - favorisant une cohérence architecturale le long des grands axes,
- en affirmant des centralités structurantes et secondaires des lieux d'échange et de rencontre à haute valeur paysagère (Vieil Orly, place Gaston Viens, gares),
- en valorisant les abords de la ville et ses entrées comme des lieux porteurs de paysages et d'images représentatif de la ville d'Orly,
- en mettant en valeur le patrimoine architectural et urbain en :
 - préservant et en mettant en valeur les éléments remarquables et le patrimoine historique d'intérêt local (école du Centre, bibliothèque Louis Bonin, lavoir, Maison de l'enfance, château Georges Méliès...), les murs en meulière...
 - poursuivant la valorisation du centre historique, avec sa composition urbaine vernaculaire et ses formes urbaines propres aux vieux bourgs d'Île-de-France,
 - facilitant la bonne intégration des projets dans le paysage, en utilisant un vocabulaire architectural en cohérence dans les nouvelles opérations (matériaux, couleurs...),
 - en relançant la dynamique de communication sur les itinéraires pédagogiques de promenade (sentiers découverte d'Orly).

3.4 Maîtriser l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé

3.4.1 Coordonner risques naturels et développement urbain

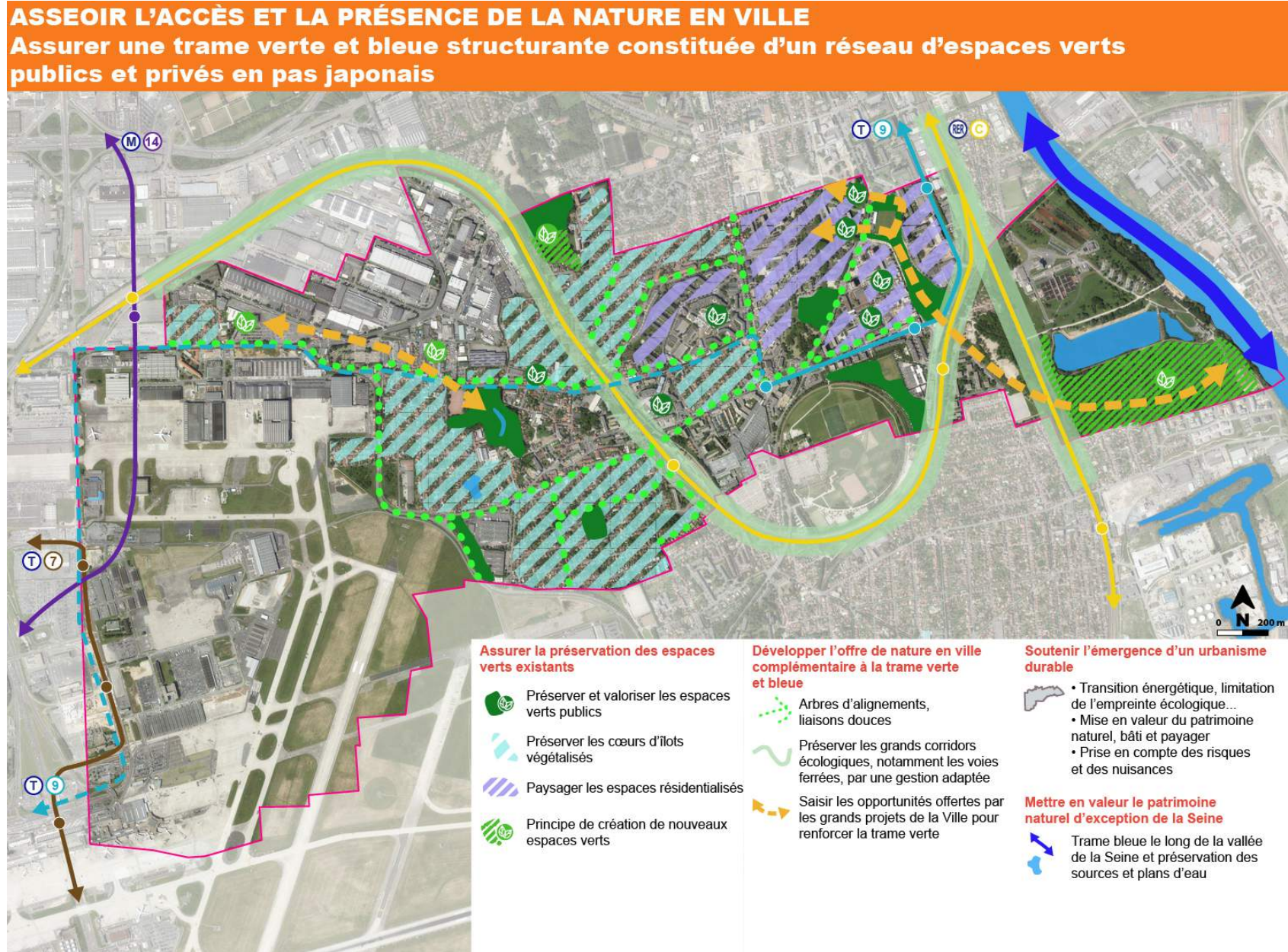
Des risques naturels existent à Orly et soumettent les projets communaux à des contraintes techniques. Le principal risque est celui d'inondation par débordement de la Seine, qui couvre l'est de la ville, et concerne en particulier le site des Vœux. L'aménagement de celui-ci devra intégrer ce risque et se référer aux exigences du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI) de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne, en souhaitant toutefois des ajustements périmétriques ne perturbant pas l'écoulement des eaux en cas de crue et d'inondation. Le risque de

mouvement de terrain par retrait-gonflement des argiles intervient lui aussi dans une vaste partie du territoire, et sera considéré dans les choix d'emprise et la structure des bâtiments.


3.4.2 Préserver un cadre de vie de qualité en limitant l'exposition des habitants aux nuisances et aux pollutions liées aux activités économiques et aux transports

Les sources de nuisances principales auxquelles est soumise Orly relèvent de la présence de l'aéroport, de voies ferrées et de routes départementales qui ont un impact potentiel sur la santé des habitants. L'implantation d'activités économiques autour de l'aéroport et dans le secteur du SÉNIA peut également être source de conflits avec les zones résidentielles. Il s'agira alors de protéger les populations de ces nuisances en :

- tenant compte des nuisances sonores liées à l'aéroport et le long des grands axes,
- préservant des zones calmes, notamment sur les bords de la Seine, ou dans les espaces verts,
- soutenant un projet de développement économique compatible avec la dominante résidentielle de la ville et limitant les nuisances induites,
- soutenant le renforcement du réseau de transports en commun et optimisant le tissu urbain dans les secteurs les mieux desservis,
- intégrant le passage de canalisations et des grands réseaux de transports de fluides et d'énergie dans les réflexions urbaines,
- enfouissant les lignes à haute tension pour limiter l'exposition des habitants aux ondes électromagnétiques et affranchir le paysage urbain de ces ouvrages,
- intégrant les sites potentiellement pollués dans les ambitions de développement de la ville et incitant à leur dépollution et à leur réinvestissement.



**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

*Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020*

>>> Le cadre réglementaire des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Parties intégrantes du dispositif réglementaire du PLU, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs et concernant certaines thématiques.

Établies dans le respect des orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent l'un des instruments de la mise en œuvre du projet communal d'Orly.

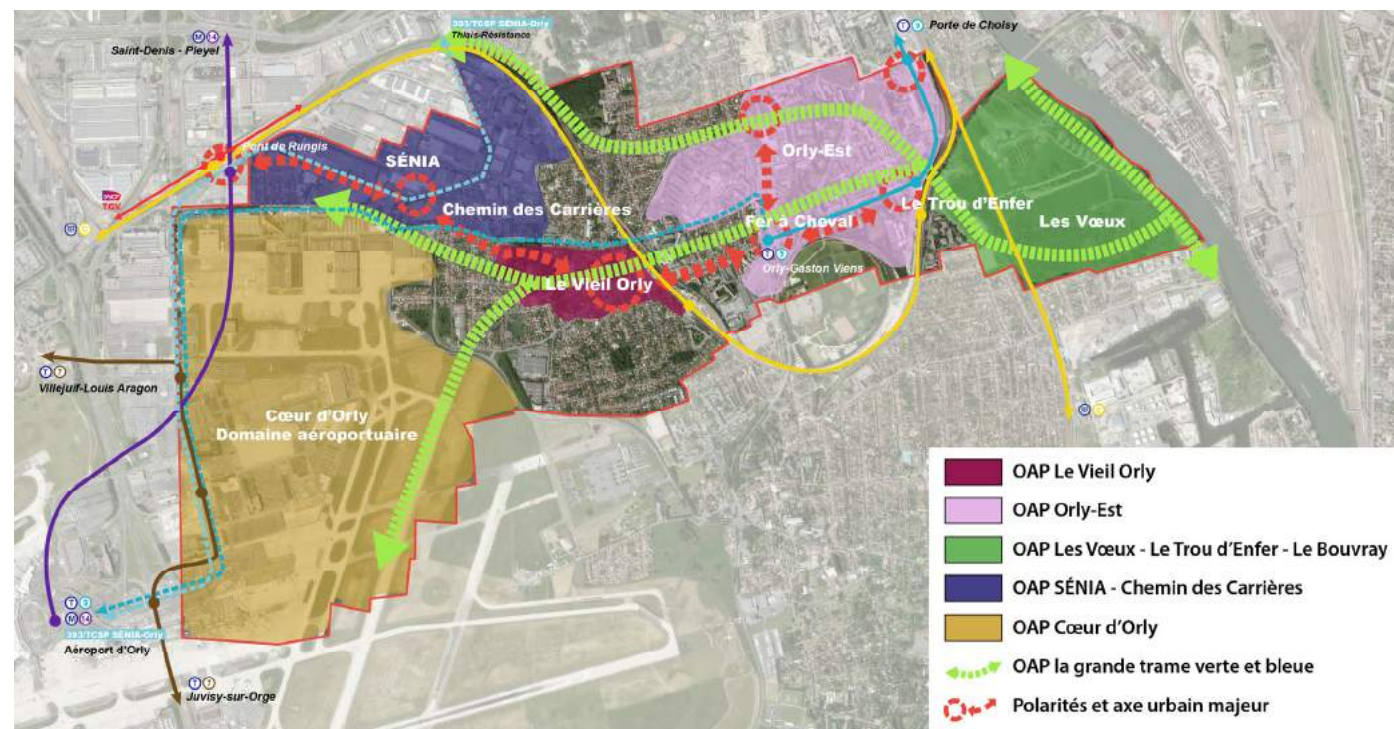
Les articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme précisent que les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements et qu'elles peuvent :

- définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification 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,
- comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants,
- 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 la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36 du Code de l'Urbanisme.

Les OAP sont opposables aux opérations de construction et d'aménagement réalisées, qui doivent être compatibles avec les principes qu'elles définissent.

La Ville d'Orly a ainsi inscrit dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation de son Plan Local d'Urbanisme cinq orientations d'aménagement spatialisées définissant les conditions de mutation, de renouvellement, de mise en valeur et d'aménagement de secteurs et de quartiers de la commune, en cohérence avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Ces cinq Orientations d'Aménagement et de Programmation sont :

1. Le Vieil Orly
2. Orly-Est (Pierre au Prêtre • Les Saules • Fer à Cheval)
3. Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray
4. SÉNIA • Chemin des Carrières
5. Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire
6. La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau



1. Le Vieil Orly

>>> OAP - Le Vieil Orly

Le Vieil Orly correspond au centre ancien, cœur historique de la ville, aujourd'hui coincé entre le domaine aéroportuaire à l'Ouest et l'ancien Grand Ensemble à l'Est dont il est séparé par la voie ferrée. Le périmètre du Vieil Orly s'étend sur environ 14 hectares et se compose d'un tissu mixte d'habitat collectif, de maisons de ville, de commerces, de services et d'équipements. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et de l'avenue de l'Aérodrome.

Centre bourg historique d'Orly, le rôle de centralité du Vieil Orly s'est effrité au gré de la constitution des nouveaux quartiers et de l'éparpillement des fonctions urbaines. Néanmoins, ce quartier a su conserver sa qualité urbaine et ses fonctions administratives (Hôtel de ville, La Poste). Cependant, ces dernières années ont vu une perte d'attractivité du Centre ancien, notamment en ce qui concerne son appareil commercial. Les parcelles du centre historique sont caractérisées par leur hétérogénéité, tant dans leur forme que dans leur taille. De grandes parcelles accueillant des opérations récentes d'habitat collectif (avenue de l'Aérodrome par exemple) jouxtent des parcelles en lanières, étroites, occupées par des maisons de bourg (rue du Maréchal Joffre notamment). Il est accessible en transport en commun via le RER C et deux lignes de bus (183 et 3), mais ces infrastructures sont relativement périphériques au quartier.

Le Vieil Orly présente des qualités architecturale, urbaine et paysagère et regroupe des équipements à l'échelle de la ville

Le centre ancien abrite une diversité de typologies bâties :

- habitat individuel continu ancien. Il s'agit de constructions de type maisons de bourg, d'un ou deux étages, implantées à l'alignement de la rue et accolées aux limites séparatives, formant un front urbain continu notamment le long des rues de la Croix, du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin et Basset. Certains immeubles accueillent des locaux commerciaux en rez-de-chaussée. Certaines traces du passé agricole d'Orly demeurent encore visible (ferme du Marais, cour intérieure rue Louis Bonin...),
- pavillons du XIX^{ème} siècle qui sont situés en retrait des limites séparatives et à l'architecture relativement homogène. Certains pavillons sont d'anciennes maisons de maître avec une architecture plus ouvragée (modénatures, bandeaux, corniches, faux Mansart...),
- immeubles collectifs anciens. Peu nombreux, ils présentent un parement en briques avec quelques éléments de modénatures intéressants (bandeaux, trumeaux). En alignement sur la voie publique et construits sur les limites latérales, ils possèdent des arrière-cours avec remises à charbon en fond de parcelle. Leur hauteur est modérée avec trois à quatre étages,

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- habitat collectif récent. Ce sont de petits immeubles collectifs souvent implantés en retrait de la voirie, de deux ou trois étages et datant des années 1950. Quelques opérations des années 1980 marquent le tissu par leur alignement et leur architecture plus brutaliste (îlot du Marché). Des opérations récentes ont permis de requalifier le secteur par un gabarit et une architecture intégrée : respect des alignements, deux à trois étages, toitures à pente avec couverture en tuiles.

Ce patrimoine bâti du Vieil Orly est intéressant et dispose d'un réel potentiel en termes d'image urbaine. Mais le bâti reste complexe et est souvent dégradé sur un parcellaire ancien intriqué, ce qui ne favorise pas les interventions qualitatives pour des opérateurs.

Le centre ancien regroupe des éléments de patrimoine remarquable, notamment l'église Saint-Germain-d'Orly, l'ancienne mairie-école-PTT, la fresque du gymnase Youri Gagarine ou de nombreuses maisons et immeubles de caractère. Le parc Georges Méliès accueille autour de son château (actuellement l'école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive) de nombreux équipements installés dans les anciens communs (Orangerie, centre municipal de santé...) auxquels se sont ajoutés des bâtiments plus contemporains mais intégrés dans leur gabarit (école Georges Méliès...).



Photos : Ville

Berceau de l'urbanisation de la commune dès le Moyen Âge, le Vieil Orly se caractérise par un réseau de voiries étroites souvent peu rectilignes organisé autour de l'église Saint-Germain-d'Orly. Il est structuré par la rue du Commerce qui constitue l'axe majeur puisqu'elle relie l'église à l'Hôtel de ville, en passant par la place du Marché. L'espace public se compose essentiellement des voiries et des deux places majeures du centre : celles de l'Église et du Marché. Des espaces plus intimistes viennent également ponctuer l'organisation urbaine du secteur et permettent d'offrir des espaces de respiration dans le quartier. Le centre ancien dispose de nombreux espaces végétalisés. Des espaces verts privés, en cœurs d'îlots et en pieds d'immeuble, et quelques espaces publics composent cette trame verte. Le principal poumon vert est constitué par le parc Georges Méliès (4,5 hectares) en cours de requalification.

Le Centre ancien concentre un grand nombre d'équipements : plusieurs écoles (Centre et Jean Moulin), le collège Dorval, les principaux services administratifs de la ville (Hôtel de ville), La Poste, certains équipements culturels (école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive, l'Orangerie), des équipements sportifs (stade Georges Méliès, gymnases Youri Gagarine et Dorval), la résidence pour personnes âgées Georges Méliès, et le centre de santé Georges Méliès (qui sera transféré dans le nouveau centre municipal de santé rue du Docteur Calmette)...

De nombreux commerces sont présents au sein du quartier, notamment en rez-de-chaussée des habitations. La grande majorité des commerces se situe rues du Commerce et Louis Bonin et avenue de l'Aérodrome. L'offre est variée mais peu étoffée et elle subit la concurrence des autres pôles communaux, notamment celui du Fer à Cheval (place Gaston Viens) et, plus globalement, des pôles supra-communaux. La présence de commerces vacants est notable. Toutefois, des opérations récentes (rue Louis Bonin, place de l'Église et place du Marché) inversent cette tendance en réintroduisant commerces et habitat. Cette dynamique de reconquête sera amplifiée par la réalisation d'une nouvelle crèche à la Maison Foreau.

**Des fortes servitudes d'urbanisme sont à prendre en compte
Une nécessité de créer un secteur de renouvellement urbain pour aménager le site et augmenter la population**

L'église Saint-Germain-d'Orly est classée au titre des monuments historiques. Son périmètre de protection modifié s'étend sur le parc Georges Méliès et le cœur du Vieil Orly.

Les secteurs ouest du Centre ancien et des Chaudronniers sont concernés par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly. Aussi, afin de pouvoir augmenter la population au sein du PEB, il conviendra de créer un secteur de renouvellement urbain. En effet, conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre doit demander au Préfet de délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population sera ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement, préalablement avant toute opération de création de logements. Un premier secteur a déjà été délimité en 2010 autorisant la construction de 45 logements dont 27 ont été effectivement construits.

Un nouveau secteur de renouvellement urbain sera donc demandé afin de pouvoir augmenter la population dans le Vieil Orly et les quartiers périphériques.

Objectifs de l'OAP - Le Vieil Orly

- ♦ **Permettre la revalorisation du Vieil Orly en respectant le caractère de vieux village d'Île-de-France**
- ♦ **Inscrire la revalorisation du centre ancien dans la confortation d'un pôle de centralité et dans l'émergence d'un centre-ville allant du Vieil Orly au Fer à Cheval**
- ♦ **Requalifier et valoriser l'entrée de ville à l'ouest**

Le Vieil Orly doit être préservé et valorisé dans la mesure où il constitue un point de repère et un élément fédérateur à l'échelle du territoire communal. Il s'agit néanmoins d'impulser une redynamisation résidentielle, économique et commerciale, la mise en valeur du patrimoine bâti, la valorisation de l'animation culturelle et de loisirs, et une requalification des espaces publics et patrimoniaux.

Les orientations d'aménagement pour le Vieil Orly sont de :

- permettre la création de nouveaux logements, avec une diversification de l'offre, par des opérations intégrées respectant la volumétrie et l'implantation du tissu urbain, notamment dans le secteur des Ruelles ou le nord de la rue Louis Bonin. Certaines opérations devront répondre aux besoins de reconstitution de l'offre de logements locatifs en lien avec le nouveau projet de rénovation urbaine,
- promouvoir une densité modérée participant à l'ambiance du Centre ancien et évitant sa congestion,
- revitaliser l'offre commerciale en privilégiant la place du Marché et la rue du Commerce où peuvent se concentrer des commerces de destination et de restauration, et la rue du 11 Novembre 1918 pour établir une continuité avec la gare d'Orly-Ville,
- accompagner les flux depuis la gare RER vers le Centre ancien par un espace public accueillant et la mise en valeur des commerces,
- permettre le développement d'activités innovantes en lien avec le Pôle Numérique dans le secteur Louis Pasteur,
- poursuivre la requalification des espaces publics afin de mettre en réseau les places (places du 8 Mai 1945, François Mitterrand, du Marché, de l'Église et parvis Georges Méliès) le long des axes de la rue du Commerce et de l'avenue de l'Aérodrome. La requalification de la place de l'Église sera prioritaire afin de valoriser le patrimoine bâti situé autour et de qualifier les différents espaces la composant (parvis, placette et abords du calvaire, square du Maréchal Leclerc et monument aux morts),

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- permettre la mise en valeur de la trame verte et bleue en intégrant le parc Georges Méliès et le square du Parc de la Cloche, l'étang du Trou à Glaise, les cœurs d'îlots paysagers des secteurs pavillonnaires, et les talus ferroviaires qui forment de véritables corridors écologiques,
- améliorer les conditions de circulation et de stationnement en créant les conditions d'une offre de stationnement au plus proche des commerces, dans le cadre d'une requalification de l'espace public,
- poursuivre le renforcement de l'offre en équipements publics, notamment en accompagnant les projets de crèches (ferme Marais, Maison Foreau) et en mobilisant les réserves foncières pour adapter l'offre scolaire aux besoins du plateau (restructuration du groupe scolaire Jean Moulin, extension de l'école du Centre, réimplantation et reconstruction du collège Dorval) et permettre une augmentation de l'offre à destination des personnes âgées (réhabilitation de la résidence pour personnes âgées Georges Méliès),
- valoriser les entrées sur le quartier par un travail sur la qualité de l'espace public et de traitement (signalisation notamment),
- mettre en place des stratégies d'intervention opérationnelle se basant sur :
 - un remembrement foncier qui permet de construire des tènements fonciers pertinents pour des opérateurs sur des secteurs stratégiques du Centre ancien,
 - des secteurs de plan de masse, traduits dans des OAP de secteur d'aménagement, qui encadreront les démolitions et donneront des prescriptions dans l'esprit urbain du Vieil Orly.



Photos et esquisses : Ville, Graal Architecture

Des secteurs de plan masse sont identifiés sur certains sites du Vieil Orly (Louis Bonin, Les Ruelles, Les Écoles et Gare-11 Novembre) et font l'objet d'OAP de secteur d'aménagement qui définissent :

- les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturale, environnementale, urbaine et paysagère des espaces dans la continuité desquels s'inscrit le secteur considéré,
- des éléments de programmation essentiels en termes de logements. Il est précisé que la programmation en nombre de logements et en m² de surface de plancher constitue, sauf exception, un objectif minimal à réaliser. Par ailleurs, la mixité sociale y sera encouragée.

Toute opération de construction ou d'aménagement réalisée dans un secteur couvert par une OAP sectorielle devra être compatible avec les orientations définies ci-après et conforme aux dispositions du règlement et des annexes du PLU.

À l'ouest du Vieil Orly, une reconversion du site des Chaudronniers pourrait conduire à une opération de logements diversifiés et intégrés, dans la continuité du tissu pavillonnaire existant, dans la perspective d'un départ des entreprises actuelles. L'entrée de ville, à partir de la route Charles Tillon, doit être valorisée et les accès aux quartiers pavillonnaires doivent être améliorés. Le site des Chaudronniers accueillera également les nouvelles Salles de convivialité d'Orly, équipement public indispensable à la vie des Orlysiens, en remplacement des deux aujourd'hui existantes et vétustes (Guy Môquet et Marco Polo). Dans l'attente de la définition d'un programme global d'aménagement sur ce site, le PLU prévoit un périmètre d'inconstructibilité de cinq ans conformément à l'article L.151-41 du Code de l'Urbanisme.



2. Orly-Est

Pierre au Prêtre • Les Saules • Fer à Cheval

>>> OAP - Orly-Est (Pierre au prêtre • Les Saules • Fer à Cheval)

Situés dans la boucle du RER C, les quartiers Est d'Orly comprennent le secteur de l'ancien Grand Ensemble et le secteur du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens et comptent plus de la moitié de la population orlysiennne. Les infrastructures ferroviaires séparent ce quartier du Vieil Orly et de la Seine. Les constructions de l'ancien Grand Ensemble, composées de résidences sous la forme de barres et de tours, sont en retrait des limites séparatives et de la voirie. Les opérations de renouvellement urbain ont cependant profondément changé le tissu urbain du Grand Ensemble. Ces formes urbaines tranchent néanmoins avec les secteurs pavillonnaires voisins comme Grignon ou Le Bas Clos. Les quartiers Est d'Orly profitent d'une bonne accessibilité routière (avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant). Aujourd'hui desservis par la gare des Saules (RER C), les quartiers Est verront leur accessibilité nettement renforcée avec l'arrivée à l'horizon 2020 de la ligne de tramway T9 (Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens).

Une accessibilité essentiellement routière mais une offre en transport en commun bientôt renforcée

Urbanisés sur le modèle des grands ensembles, les quartiers Est d'Orly étaient auparavant composés de quartiers enclavés et repliés sur eux-mêmes. La première phase de la rénovation urbaine s'est attelée à recréer un maillage de voies de desserte permettant une meilleure circulation à l'intérieur des quartiers. L'accessibilité des quartiers se fait aujourd'hui essentiellement par ce réseau viaire.

La densité en transports en commun est actuellement moyenne sur le secteur, mais elle sera bientôt renforcée par l'arrivée du tramway T9.

La place Gaston Viens (Fer à Cheval), une polarité commerciale majeure

Le Fer à Cheval est un secteur charnière entre le Vieil Orly et l'ancien Grand Ensemble. Son aménagement s'est inscrit dans la création progressive d'un axe structurant Est-Ouest par l'implantation de logements collectifs et surtout de commerces, autour de nouveaux espaces publics (place Gaston Viens). Le Fer à Cheval constitue aujourd'hui une polarité commerciale et culturelle importante du fait de la présence du centre culturel municipal Aragon Triolet (cinéma, salle de spectacle, médiathèque, expositions), du centre commercial Orlydis et de cellules commerciales situées sur la place Gaston Viens. L'offre commerciale sur ce secteur représente presque un tiers de l'offre commerciale d'Orly.

Cette centralité est relativement récente, le secteur ayant connu une valorisation à partir des années 2000 dans le cadre de la ZAC du Fer à Cheval. Destiné à rééquilibrer la commune sur sa partie Est, ce pôle a connu d'importants travaux, avec la construction de programmes mixtes (commerces, logements sociaux et en accession à la propriété, résidence étudiante) et l'aménagement d'une place publique permettant de faire le lien entre deux axes de circulation majeurs de la ville (avenue

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

Adrien Raynal-voie des Saules et avenue des Martyrs de Châteaubriant). Cette place bénéficiera de l'arrivée du tramway T9 en accueillant son terminus (avant le prolongement de la ligne vers le plateau et l'aéroport).

Avec un caractère fédérateur à renforcer, le Fer à Cheval doit devenir l'une des deux centralités d'Orly (complémentaire au Vieil Orly), un territoire aux équilibres modifiés par la création de nouveaux quartiers, notamment à l'ouest (SÉNIA, les Carrières...), la poursuite de la rénovation urbaine de l'ancien Grand Ensemble, et l'arrivée de nouveaux transports en commun (T9).

La rénovation urbaine d'Orly-Est, un processus à achever

La Ville d'Orly fait l'objet d'une politique de renouvellement urbain dynamique depuis les années 1990. Cette politique s'est accélérée après la création de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) et la réalisation du premier projet de rénovation urbaine (2005-2019) qui était lancé avec les objectifs d'intégrer les quartiers concernés au reste de la ville, de développer la mixité sociale et de diversifier les quartiers en installant des activités économiques, des commerces, des équipements, et de nouveaux espaces verts.



Photos : Ville

Ainsi, les quartiers des Aviateurs, des Navigateurs, Calmette/Tilleuls et de la Pierre au Prêtre ont été concernés par des projets urbains de grande ampleur qui ont permis :

- la restructuration urbaine des trois quartiers de la Pierre au Prêtre, des Aviateurs et des Navigateurs, avec une diversification de l'offre de logements,
- la recomposition du centre commercial des Aviateurs le long de la voie des Saules,
- la réhabilitation de plusieurs bâtiments et la résidentialisation de plusieurs ensembles (Pierre au Prêtre, Tilleuls, Aviateurs),
- la recomposition totale de la trame verte et la création d'un maillage permettant de desservir le cœur des quartiers et de les relier entre eux et au reste de la ville,
- une requalification et une hiérarchisation des espaces publics pour permettre une réelle amélioration du cadre de vie des habitants et poser les jalons d'une trame verte revisitée,
- un renforcement important des équipements publics notamment destinés à la petite enfance (maison des P'tits Loup'ings, accueil de loisirs et centre social Andrée Chedid, accueil de loisirs élémentaire Adrienne Bolland, équipement petite enfance des Navigateurs, réhabilitation du Forum Saint-Exupéry, restaurant scolaire Romain Rolland, centre de PMI...).

Parallèlement à la poursuite du premier Projet de rénovation urbaine, la Ville d'Orly a été retenue par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) pour mettre en œuvre un Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) qui portera plus particulièrement sur cinq secteurs :

- l'achèvement de la requalification des Navigateurs, en mettant à profit l'arrivée du tramway T9,
- la recomposition du quartier Calmette Nord (LOPOFA) en cohérence avec Choisy-le-Roi,
- la requalification du front urbain et commercial de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant à l'est du quartier de la Pierre au Prêtre (secteur Racine),
- la rénovation du pôle Chandigarh pour assurer l'intermodalité entre le tramway T9 et la gare des Saules du RER C,
- la poursuite de la rénovation de la pointe ouest du quartier des Aviateurs.

Le NPRU prévoit des opérations de démolition/reconstruction, la construction de nouveaux logements, la requalification du parc de l'Oiseau (ex parc Marcel Cachin) et le prolongement du parc Jean Mermoz, la création et la réhabilitation de nouveaux équipements publics et d'intérêt collectif (groupes scolaires, Maison des projets et du développement durable, pôle intercommunal de petite enfance, médiathèque, déplacement de la Mission locale...), la création d'un centre d'affaires de quartier et l'enfouissement des lignes à haute tension. Ce nouveau programme permettra d'améliorer le cadre et les

conditions de vie des habitants de ces quartiers prioritaires de la politique de la ville et une meilleure intégration urbaine au sein de la commune, en s'appuyant sur la future desserte du quartier par le tramway T9.

Objectifs de l'OAP - Orly-Est

- ♦ **Affirmer la place Gaston Viens comme centralité de la commune, en lien avec le Vieil Orly**
- ♦ **Poursuivre la restructuration urbaine du Grand Ensemble dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine**

❶ Affirmer la place Gaston Viens comme centralité de la commune, en lien avec le Vieil Orly

Il faut affirmer le Fer à Cheval comme une nouvelle centralité communale, lieu de convergence des flux et de concentration d'équipements, et de services et organiser le déploiement du centre-ville le long d'un réseau d'avenues dont la vocation urbaine doit être renforcée.

Les orientations d'aménagement pour le Fer à Cheval et la place Gaston Viens sont de :

- repenser la centralité du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens requalifiée, en profitant de l'arrivée du tramway T9, du nouveau collège Robert Desnos et du futur centre de santé municipal, en tant que polarité fédératrice de l'ensemble des quartiers limitrophes. Le secteur du Fer à Cheval doit devenir le point de convergence des différents quartiers orlysiens, dans le prolongement du Vieil Orly,
- développer un espace public généreux et de qualité permettant de gommer l'aspect de carrefour routier,
- valoriser et diversifier l'offre commerciale de la place Gaston Viens en lien avec le centre commercial Orlydis,
- déployer cette centralité renforcée le long des grands axes structurants (avenue Adrien Raynal, voie des Saules, avenue Marcel Cachin et avenue des Martyrs de Châteaubriant),
- poursuivre le renforcement de cette centralité par des équipements publics nouveaux (nouveau centre municipal de santé, nouveau collège Robert Desnos, Maison des projets et du développement durable, redimensionnement de la CAF) et intégrer à cette centralité le pôle d'équipements publics existant dans le quartier Calmette,
- créer un nouveau front urbain bâti le long de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant comprenant la reconstitution d'un linéaire commercial en rez-de-chaussée, dans le cadre de la restructuration du secteur Racine (Pierre au Prêtre) intégré au NPRU.



Esquisses : Atelier Jad et Sami Tabet, Richez Associés

📍 Poursuivre la restructuration urbaine d'Orly-Est dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine

La rénovation urbaine des quartiers Est sera poursuivie pour intégrer chacun de ses quartiers au reste du territoire communal et proposer à tous les habitants un cadre de vie attractif et apaisé. Le premier projet de rénovation urbaine sera mené à son terme sur les quartiers des Aviateurs, des Navigateurs, Calmette, LOPOFA et de la Pierre au Prêtre qui ont été concernés par des projets urbains de grande ampleur et où quelques projets restent encore à finaliser. Parallèlement, le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) prévu pour une mise en œuvre jusqu'en 2030 portera notamment sur les secteurs Racine et Chandigarh, sur les quartiers des Navigateurs, des Aviateurs, Calmette, et des LOPOFA.

Les orientations d'aménagement pour les quartiers Est sont de :

- offrir un nouveau cadre de vie aux habitants en brisant le cadre uniforme et stigmatisant de l'image et de l'architecture originelle du Grand Ensemble. Les opérations de démolition/reconstruction et de réhabilitation et de résidentialisation seront poursuivies. Certains bâtiments doivent en effet être démolis soit parce que leur position urbaine est bloquante pour le futur fonctionnement du quartier (par exemple avec le besoin de créer des voies nouvelles), soit parce que leur configuration interne (taille, forme des logements...) n'est plus adaptée aux besoins actuels de la population,
- faciliter l'amélioration des constructions existantes par des opérations de surélévation ponctuelle, pour permettre la réalisation de formes urbaines contemporaines, innovantes et répondants aux défis environnementaux et d'accessibilité,
- renouveler l'offre de l'habitat, aussi bien en termes de typologie architecturale qu'en termes de diversification de statut d'occupation pour créer les conditions d'une mixité sociale et de parcours résidentiel pour les Orlysiens,

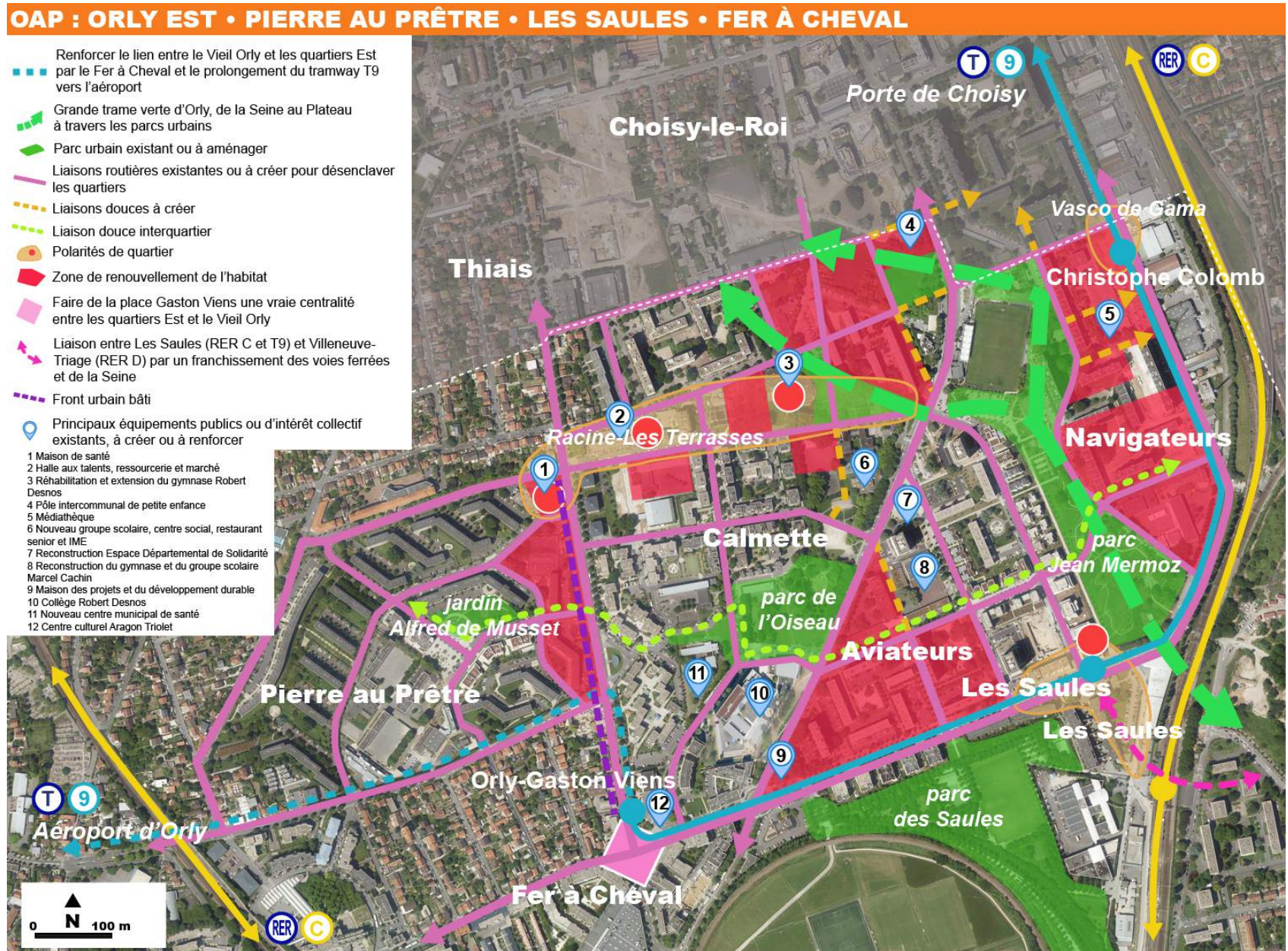
Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- ouvrir et désenclaver les quartiers en y introduisant une nouvelle trame publique, créant des îlots plus petits, de nouvelles entités résidentielles clarifiant la répartition et la gestion des espaces publics et privés. L'amélioration du maillage des quartiers Est passe notamment par la requalification des avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant, la création de nouvelles voies secondaires ou le prolongement de voies existantes, et la création de venelles et d'allées piétonnes nouvelles,
- renouveler les entrées de ville sur les avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant avec le développement d'une nouvelle offre résidentielle et d'activités économiques, la qualité paysagère, la cohérence des formes architecturales et la poursuite des trames vertes intercommunales,
- améliorer considérablement l'offre d'équipements publics et de services, par une restructuration complète (construction, démolition/reconstruction, réhabilitation/extension) des écoles et des gymnases du quartier, et la création de nouveaux pôles d'équipements structurants en lien avec les besoins de la population :
 - pôle intercommunal de petite enfance (crèche, LAEP, RAM) en limite de Choisy-le-Roi,
 - nouvelle polarité d'équipements et de projet social à Calmette (centre social, Institut Médico-Éducatif, nouveau groupe scolaire),
 - médiathèque aux Navigateurs,
 - création d'un nouveau centre municipal de santé avec une nouvelle offre plus adaptée à Calmette,
 - nouvelle maison de santé à la Pierre au Prêtre,
 - aménagement d'un espace multimodal à Chandigarh, entre la station Les Saules et la gare du RER C,
- renforcer le dynamisme économique par l'implantation de nouvelles activités, le soutien à l'économie solidaire, l'entrepreneuriat et l'emploi dans ces quartiers. La polarité commerciale autour du secteur des Terrasses sera renforcée par une polarité autour d'équipements publics socioculturels (Halle aux talents, ressourcerie), du marché et d'un pôle d'activités. La ZAE des Cosmonautes sera requalifiée et prolongée avec la création d'un centre d'affaires de proximité thématique économie sociale et solidaire intégrant une conciergerie solidaire et Espoir (club de prévention spécialisée),
- requalifier le parc de l'Oiseau afin de lui réattribuer une qualité paysagère et urbaine, à proximité immédiate du nouveau groupe scolaire, et de valoriser le patrimoine artistique orlysiens (Oiseau pylône),
- faire pénétrer les espaces paysagers dans la ville en prolongeant par ramifications le parc Jean Mermoz, le parc de l'Oiseau réaménagé et les espaces verts requalifiés de l'ancien Grand Ensemble, pour affirmer une trame verte depuis la Seine jusqu'au cœur des quartiers,
- amener plus de nature par une limitation de l'imperméabilisation des sols, une gestion alternative des eaux de pluie et la préservation et la valorisation des cœurs d'îlots,
- enfouir les lignes à haute tension afin de retrouver une cohésion urbaine entre Choisy-le-Roi et Orly, de limiter l'exposition des habitants au champ électromagnétique et de redonner aux quartiers une nouvelle attractivité,



Photos et esquisses : Ville, Vé paysages

- valoriser l'arrivée du tramway T9 pour renforcer le lien entre les quartiers Est et les autres quartiers d'Orly, améliorer la complémentarité et l'intermodalité entre le tramway, la gare du RER C (Les Saules) et les autres lignes de bus et restructurer et embellir les espaces publics,
- approfondir les études sur les sites de la pointe des Aviateurs et du sud des Navigateurs,
- le renforcement des différents pôles de quartier du Grand Ensemble où la localisation des activités économiques et des équipements sera privilégié sur ces polarités, lieux de flux et de densité urbaine :
 - 1- Racine-Terrasses : le préalable au développement de cette polarité à conforter est le prolongement de la rue des Hautes Bornes. Véritable rue des équipements, cette transversale permettra de connecter la Pierre au Prêtre aux Aviateurs. La vocation de ce pôle est commerciale avec le marché. Et autour de la Halle aux talents, il accueillera des équipements publics socioculturels (ressourcerie) et un pôle d'activités,
 - 2- Vasco de Gama : en lien avec la ZAE des Cosmonautes, ce secteur accueillera de façon privilégiée une activité économique compatible avec une programmation habitat, un centre d'affaires de proximité thématique économie sociale et solidaire intégrant une conciergerie solidaire et Espoir (club de prévention spécialisée),
 - 3- Les Saules : le renforcement du pôle passe par un complément de commerces et le développement d'activités relevant de l'économie sociale et solidaire, en saisissant l'opportunité de l'arrivée du T9, de la proximité de la gare des Saules et des études de restructuration du bâtiment Chandigarh.



3. Les Vœux

Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

>>> OAP - Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

Les secteurs des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray sont situés entre les quartiers d'Orly-Est qui font l'objet depuis plusieurs années d'une importante opération de rénovation urbaine et la Seine. Le site est proche de deux stations du RER C (Les Saules et Villeneuve-le-Roi) et du futur tramway T9, alors que la gare de Villeneuve-Triage (RER D) ne se trouve que de l'autre côté de la Seine. Les Vœux et le Trou d'Enfer sont pourtant séparés des autres quartiers et du centre de la ville par les voies ferrées de la Grande Ceinture et du réseau ferré de la gare d'Austerlitz sur lesquelles circulent notamment les trains du RER C, les Intercités et les TER Centre-Val de Loire. Ce site délaissé abrite de vastes espaces de friches liés à la construction des ouvrages d'art (voies ferrées et darse) qui se sont renaturés ces dernières décennies. Une usine de production d'eau potable, gérée par Eau de Paris, se trouve le long du fleuve, entre la darse et les limites communales avec Choisy-le-Roi. Et dans le triangle du Bouvray va s'installer le site de maintenance et de remisage du futur tramway T9.

Une opportunité de valorisation pour un secteur à forte valeur écologique

Le site des Vœux est un territoire à retrouver, à investir par la ville et à valoriser dans ses qualités paysagères et désormais environnementales. La Seine, paysage orlyzien de premier plan mais également paysage fondateur pour la métropole, est un grand vecteur de continuité spatiale et d'image. Le projet des Vœux se situe dans la continuité du nouveau quartier Parc en Seine à Villeneuve-le-Roi. Les Vœux ont une forte valeur écologique et constituent un réservoir de biodiversité d'intérêt fort. Le relief est fortement marqué par la vallée de la Seine. À proximité immédiate des berges de la Seine, les Vœux sont à la croisée de la grande trame verte et bleue régionale le long de la Seine et de celle irriguant Orly à travers ces multiples parcs et cœurs d'îlots pavillonnaires.

L'enclavement des Vœux empêche les Orlysiens de profiter des atouts du fleuve et de retrouver la Seine.

Des contraintes naturelles et technologiques à prendre en compte

Les nuisances sonores liées au passage des trains impactent fortement le site. Si le secteur au sud de la darse est relativement protégé du bruit malgré sa proximité avec la voie ferrée, le triangle du Bouvray est, quant à lui, beaucoup plus exposé car situé entre les deux voies ferrées. Le long de la voie ferrée existe également une servitude relative à la construction et à l'exploitation d'oléoduc Le Havre-Paris par la société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL) qui empêche toute construction et toute plantation le long de la canalisation.

La présence du fleuve génère des risques naturels d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappe, la partie des Vœux situés à l'est de la voie ferrée est ainsi concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation. L'imperméabilisation des sols est aujourd'hui très faible, le site n'étant pas urbanisé.

Le Trou d'Enfer : un site stratégique pour finir la ville

Le Bouvray et le Trou d'Enfer sont délimités par les deux faisceaux ferrés à l'Ouest et à l'Est et par la résidence de la Sablière au sud. Le Bouvray doit accueillir le site de maintenance et de remisage du tramway T9. Le Trou d'Enfer a un rôle stratégique car il fait la jonction entre la Seine et le futur parc écologique des Vœux et les quartiers d'Orly, et entre Orly et Villeneuve-le-Roi. Son aménagement, à dominante résidentielle, est une façon de finir la ville en ramenant Orly vers le fleuve, en particulier comme une composante de la grande trame verte d'Orly de la Seine au plateau.

Objectifs de l'OAP - Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

- ♦ Aménager les Vœux et reconnaître les bords de Seine comme un site à dominante naturelle dédié à la détente et aux loisirs
- ♦ Créer un nouveau quartier résidentiel, dans le prolongement de la ville

S'inscrivant dans l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont et la Métropole du Grand Paris, le projet d'aménagement des Vœux et du Trou d'Enfer répond à l'ambition de tourner Orly vers la Seine en imaginant au sud un espace dédié aux loisirs de pleine nature associant la valorisation du paysage et la préservation de la biodiversité dans le secteur du Manche de Houe et de la darse.



Photos et esquisses : Ville

Les orientations d'aménagement pour les Vœux et le Trou d'Enfer consistent à :

- désenclaver le site en le reliant au reste de la commune, par la gare des Saules (RER C et tramway T9) et à la place Gaston Viens, et en réalisant un franchissement de la Seine vers la gare de Villeneuve-Triage (RER D),
- mettre en valeur le chemin de halage le long du fleuve pour assurer une continuité piétonne et cycliste tout au long de sa rive gauche, et assurer des connexions piétonnes vers toute la ville,
- valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'accès facilité à la Seine, par la création d'un grand parc écologique et le développement d'activités de loisirs et pédagogiques en lien avec la nature et la Seine dans la partie sud des Vœux,
- faire des Vœux un site écologique charnière à la croisée de la trame verte et bleue régionale le long de la Seine et de la grande trame verte d'Orly qui va du fleuve jusqu'au plateau à travers les parcs orlysiens et les cœurs d'îlots pavillonnaires,
- préservation de la darse, élément fondamental de la trame bleue d'Orly, et du Manche de Houe, deux secteurs à la biodiversité riche qu'il convient de protéger,
- développer au Trou d'Enfer, à proximité du site de maintenance et de remisage du tramway T9, une offre à dominante résidentielle qui bénéficiera de la proximité avec les gares des Saules du RER C et du tramway T9. Ce nouveau quartier sera connecté aux autres quartiers d'Orly mais aussi à la Seine. Son aménagement devra tenir compte des nuisances liées à la voie ferrée,
- maintenir l'usine des eaux de Paris et ne pas interdire d'éventuels développements sur ses emprises déjà artificialisés,
- être résilient face au risque d'inondation en imaginant des solutions de desserte du secteur en cas de crue et en permettant la libre circulation des eaux.



4. SÉNIA

Chemin des Carrières

>>> OAP - SÉNIA • Chemin des Carrières

Le nord-ouest d'Orly, situé entre le domaine aéroportuaire, le MIN de Rungis et l'A86, et desservi par la gare du Pont de Rungis du RER C, est composé de trois entités qui s'imbriquent :

- le SÉNIA, vaste zone d'activités intercommunale (118 hectares) à cheval sur Orly et Thiais et liée à l'origine à la création du Marché d'Intérêt National de Rungis. Suite à un délaissement de cette vaste zone industrielle, marquée par de nombreux départs d'entreprises, une opération de revitalisation a été lancée dans les années 1990. De nombreuses activités logistiques sont présentes, mais on note une diversification récente des activités dans le tissu d'entreprises. Cependant, la présence de nombreuses friches d'activités nuit à l'image de la zone et génère une dégradation des locaux et parfois des occupations illégales,
- la cité-jardin, quartier pavillonnaire isolé à l'extrême ouest de la commune, coincée entre l'aéroport et la zone d'activité du SÉNIA,
- le secteur du Chemin des Carrières, zone mixte constituées d'activités (industrielles et artisanales) et d'habitations (petits collectifs et habitat pavillonnaire) à l'interface entre le Vieil Orly et le SÉNIA.

Un secteur dominé par l'automobile

Les liaisons sont quasi exclusivement routières, qu'elles soient vers l'extérieur du SÉNIA ou internes à la zone. Elles sont structurées autour de la route Charles Tillon et de la rue du Bas Marin qui ceignent la zone d'activités. À proximité se trouvent des axes routiers majeurs, comme l'A86, la RD86 ou la RD7. La circulation des poids-lourds est importante et est source de nuisances (sonore, trafic, stationnement longue durée non autorisé...), notamment pour les habitations voisines.

La desserte par les transports en commun y est peu développée, malgré la présence de la gare du Pont de Rungis (RER C) qui reste peu accessible et visible et le passage de plusieurs lignes de bus : 183 (Porte de Choisy <> Aéroport Orly Sud), 396 (Gare de la Croix de Berny <> Rungis MIN) et GoCParis (Pont de Rungis <> Aéroport Orly).

Le secteur du SÉNIA reste malgré tout un territoire mal connecté, difficilement pénétrable et circulaire avec une absence de qualité urbaine et un déficit de gestion urbaine, et les espaces publics y sont plutôt dégradés.

Un secteur mutable, d'intérêt métropolitain et orlyzien

Le déclin partiel des activités du site du SÉNIA et du Chemin des Carrières a conduit à la constitution de friches urbaines, potentiels fonciers dans le contexte tendu du marché immobilier francilien. Par ailleurs, l'arrivée de transports en commun structurants au Pont de Rungis va renforcer considérablement l'attractivité du secteur : prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, passage du TCSP SÉNIA (prolongement de la ligne 393) et création d'une gare TGV. Le SÉNIA va ainsi se retrouver au cœur du pôle Orly-Rungis et en faire un site majeur d'intérêt métropolitain. Ainsi, dès 2007 et la création de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont, le pôle d'Orly est identifié comme périmètre stratégique, conduisant à l'instauration d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) sur cette partie du territoire communal. Fin 2016, le site Pont de Rungis-Thiais/Orly est sélectionné par l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris (IMGP).

Le SÉNIA et le Chemin des Carrières forment également une articulation entre le Vieil Orly et le plateau sur lequel se situent le domaine aéroportuaire, le secteur de Rungis, la cité-jardin et le futur pôle intermodal du Pont de Rungis (gare TGV, ligne 14, TCSP SÉNIA et le prolongement du tramway T9). Les modes doux de circulation y sont à promouvoir dans une logique de desserte interne et pour les relier au reste de la ville.



Photos et esquisses : Ville, Sathy

Un secteur aux potentiels écologique et paysager faibles mais à développer

Le SÉNIA est un secteur fortement imperméabilisé à reconquérir et dont les possibilités d'interaction avec le projet de trame verte et bleue sont à inventer. Des espaces verts devront être aménagés et être des éléments de la grande trame verte d'Orly en pas japonais. Des liens sont à constituer avec le parc Georges Méliès tout proche et avec les talus arborés sur les bords de la voie ferrée qui constituent une continuité verte. Cette trame verte pourra s'appuyer sur les futurs cœurs d'îlots mais aussi sur les jardins existants (cité-jardin et rue du Docteur Lecène par exemple).

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

Situé en limite d'Orly, le SÉNIA doit être revalorisé dans une logique d'entrée de ville. Ainsi, la route Charles Tillon (RD136) et la rue du Bas Marin doivent être paysagées. Son aménagement doit prendre en compte les potentiels paysagers liés à sa situation sur le plateau qui offre des perspectives sur la vallée de la Seine.

Enfin, les énergies renouvelables devront être fortement privilégiées (réseau de chaleur, énergie solaire...).

Des nuisances sonores potentielles

La présence de plusieurs sites d'activités peut représenter des nuisances pour les riverains actuels et les futurs habitants du Chemin des Carrières et du SÉNIA. Par ailleurs, les routes départementales 136 et 153 et les voies ferrées génèrent également du bruit. Les aménagements futurs devront en tenir compte et atténuer ces nuisances sonores.

Une nécessité de créer un secteur de renouvellement urbain pour aménager le site et augmenter la population

Les secteurs du SÉNIA et du Chemin des Carrières sont concernés par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly. Aussi, afin de pouvoir augmenter la population au sein du PEB, il conviendra de créer un secteur de renouvellement urbain. En effet, conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre doit demander au Préfet de délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population sera ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement, préalablement avant toute opération de création de logements.

Objectifs de l'OAP - SÉNIA • Chemin des Carrières

| ♦ Organiser les évolutions de ce site actuellement périphérique en nouvelle polarité orlysiennne

Dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont, l'aménagement du SÉNIA et du Chemin des Carrières doit aboutir à la création d'un nouveau quartier d'Orly, mixte car comprenant des activités, des logements, des espaces verts et des équipements publics. Aujourd'hui périphérique, ce quartier doit devenir une nouvelle polarité d'Orly, dans le prolongement de l'axe de centralité Vieil Orly-Fer à Cheval-Les Saules. Ce projet d'envergure métropolitain doit également accompagner la requalification économique de la zone nord du SÉNIA.

Les enjeux du développement urbain pour le SÉNIA sont ainsi de mettre en valeur un pôle regroupant des équipements à rayonnement régional et international, d'accompagner une dynamique métropolitaine, de retrouver une cohérence pour ces territoires fragmentés, de construire un projet de territoire commun avec l'ensemble des acteurs du pôle, d'adapter les modes de transports innervant ce territoire, de retrouver une proximité dans un site à l'échelle métropolitaine, et de

requalifier la zone d'activités de façon phasée avec une optimisation de l'investissement public tout en préservant une dynamique économique.

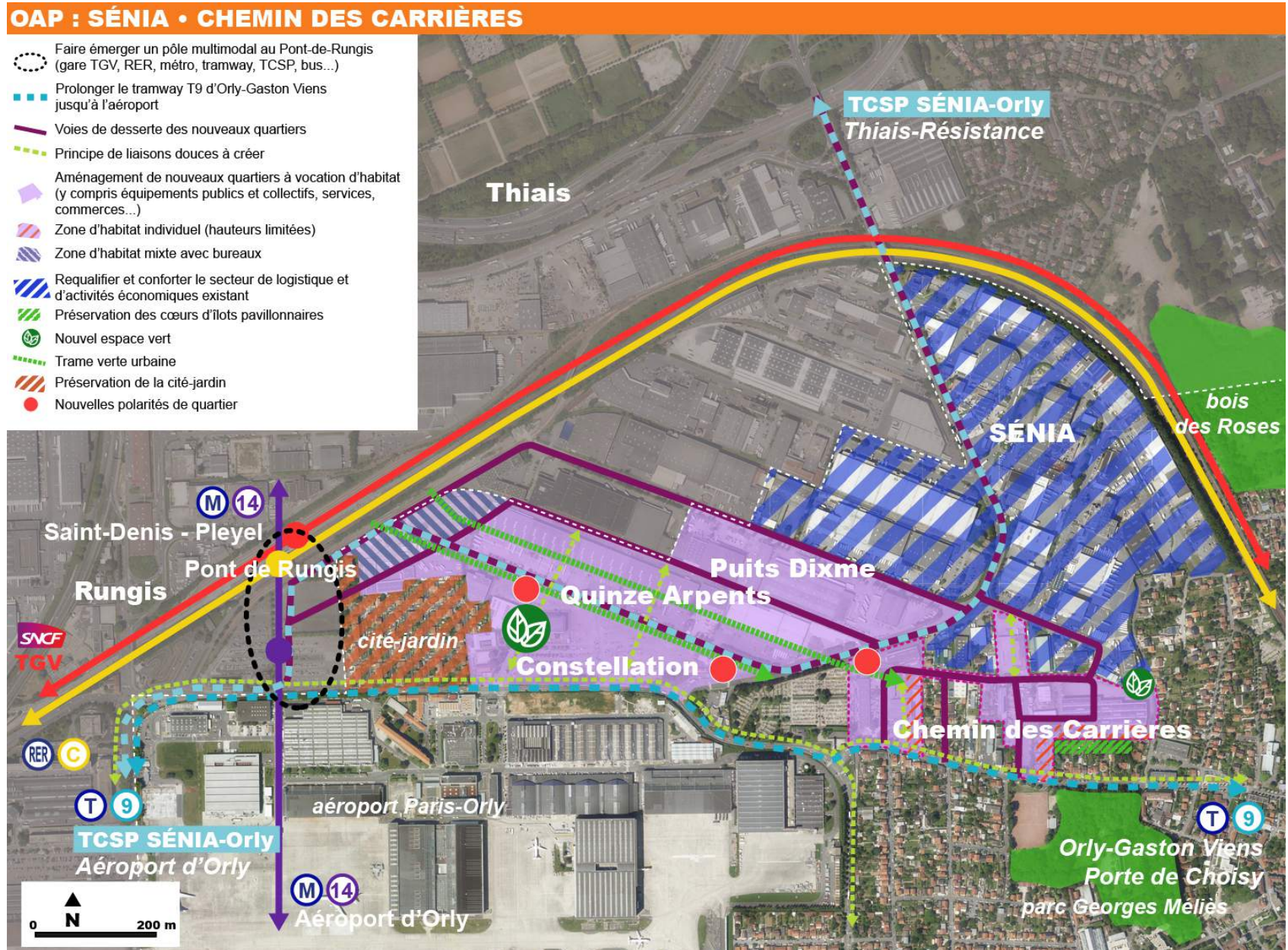
Les orientations d'aménagement pour le SÉNIA et le Chemin des Carrières sont de :

- orienter la mutation du SÉNIA, en veillant à assurer un équilibre entre les différentes fonctions urbaines :
 - la dominante d'activités économiques de la partie est du SÉNIA sera maintenue et sa requalification permettra l'accueil de nouvelles activités économiques et consolider les activités historiques dynamiques, pour offrir de nombreuses opportunités d'emplois aux Orlysiens. La réhabilitation des espaces publics y sera engagée,
 - les potentiels de mutation font du secteur des Quinze Arpents le secteur privilégié de la mutation du SÉNIA, pour réaliser un quartier mixte à dominante résidentielle marqué par son caractère végétalisé. Ce nouveau quartier comprendra de nouveaux équipements publics de proximité et à vocation communal, des commerces et des services,
 - préserver et pérenniser la fonction résidentielle de la cité-jardin,
 - porter une attention particulière aux marges de la zone et aux espaces de transition au sein du site et assurer des transitions douces entre les différentes formes urbaines (hauteur, typologie architecturale...),
- créer un nouveau quartier résidentiel Chemin des Carrières, connecté au reste de la ville :
 - aménagement en priorité des zones occupées par les activités ou les entrepôts générateurs de nuisances,
 - réalisation d'une nouvelle voie interne, uniquement destinée à la desserte des futures habitations,
 - hiérarchisation du maillage viaire pour éviter tout report des problèmes de circulation extérieurs à la zone au sein des zones de logements,
 - création d'un maillage de circulations douces,
 - préservation de l'habitat pavillonnaire existant,
 - préservation des vues et de l'intimité des maisons existantes, en prévoyant uniquement de l'habitat individuel en face des maisons existantes,
 - améliorer les voiries et les espaces publics,



Esquisses : Tolila, Sathy

- valoriser et renforcer le pôle multimodal du Pont de Rungis autour de la gare du RER actuelle, des futures stations des lignes de métro 14, du TCSP SÉNIA (prolongement de la ligne 393) et du tramway T9 prolongé, de nombreuses lignes de bus, et de la future gare TGV. Le pôle du Pont de Rungis permettra de desservir le projet urbain d'envergure métropolitaine, mais devra aussi être efficacement relié au domaine aéroportuaire et au reste de la ville, notamment par la rue des Quinze Arpents destinée à être l'axe privilégié pour assurer cette fonction et pour celle de desserte interne des nouveaux quartiers,
- promouvoir les modes de circulation douce au sein du quartier,
- renforcer les connexions écologiques avec le parc Georges Méliès, dans la perspective de la grande trame verte d'Orly qui va du plateau vers la Seine,
- créer des entrées de ville qualitatives sur le plan paysager, en requalifiant notamment la route Charles Tillon et la rue du Bas Marin,
- mettre en place des commerces, des services et des équipements publics à destinations des futurs habitants mais aussi à l'ensemble des Orlysiens (équipements scolaires, sportifs...),
- mettre en valeur le potentiel paysager lié au relief et au plateau,
- protéger les habitants actuels et futurs des nuisances sonores liées aux routes et aux voies ferrées,
- optimiser les solutions énergétiques en lien avec les équipements existants (notamment le réseau de chaleur existant) et assurer une bonne gestion de l'eau et des déchets,
- réduire l'imperméabilisation des sols déjà très présente et prévoir des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère.



5. Cœur d'Orly

Domaine aéroportuaire

>>> OAP - Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

Le secteur aéroportuaire est un secteur unique dans le paysage orlyzien. La plateforme aéroportuaire occupe un tiers de la superficie communale avec les pistes et les terminaux, mais également avec la zone de fret et une zone industrielle de réparation des avions (Air France Industries, au nord du site). C'est un site clos du fait des contraintes de sécurité du site aéroportuaire et peu perméable au reste de la ville, mais qui évolue cependant vers une ville aéroportuaire. Le domaine aéroportuaire est un secteur de flux, notamment avec ceux générés par le trafic aérien. Sa desserte est locale et essentiellement routière, complété désormais par le tramway T7 qui dessert l'aéroport mais aussi Orlytech, la zone industrielle et le M.I.N. de Rungis.

Un secteur stratégique à l'intégration paysagère complexe

Le domaine aéroportuaire possède un rayonnement international. De nombreuses opportunités foncières existent, dans le contexte de la transformation des aéroports en véritables pôles d'activités et de commerces. Par ailleurs, le réseau de transports en commun est en cours de renforcement et permettra des accès améliorés au site depuis Paris mais aussi depuis la banlieue et Orly : prolongement de la ligne de métro 14 depuis Bibliothèque François Mitterrand, création de la ligne de métro 18 (Aéroport d'Orly <> Versailles-Chantiers), prolongement des tramways T7 vers Juvisy-sur-Orge et T9 depuis Orly-Gaston Viens, et TSCP SÉNIA (Aéroport d'Orly <> Thiais-Résistance).

L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés, notamment les pelouses, qui participent à la grande trame verte et bleue d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau. C'est un site en partie artificialisé, mais qui doit s'intégrer au projet communal de trame verte et bleue. Son intégration paysagère est complexe mais adaptée à l'activité et à la sécurité aéroportuaire (péril animalier). Cependant, les franges aéroportuaires constituent une entrée de ville dont le traitement paysager peut être amélioré, en particulier en limite avec le Vieil Orly et les quartiers ouest de la commune (Parc de la Cloche, Clos Pantin, Chaudronniers...).

Le réseau de chaleur existant forme un potentiel de développement durable à conforter.

L'aéroport, une source de nuisances et de risques

L'activité aéroportuaire génère de nombreuses nuisances, notamment sonores avec le survol des avions, mais aussi avec le trafic routier sur la RD136 (route Charles Tillon). Les activités industrielles peuvent gêner les habitants des zones résidentielles voisines. Enfin, il existe également des risques liés aux conduites d'hydrocarbures qui passent sous le domaine aéroportuaire.



Photos et esquisses : ADP, EPT

Objectifs de l'OAP - Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

- ♦ Permettre le développement du projet Cœur d'Orly et le renouvellement des franges nord de l'aéroport, en lien étroit avec la modernisation de la plateforme aéroportuaire

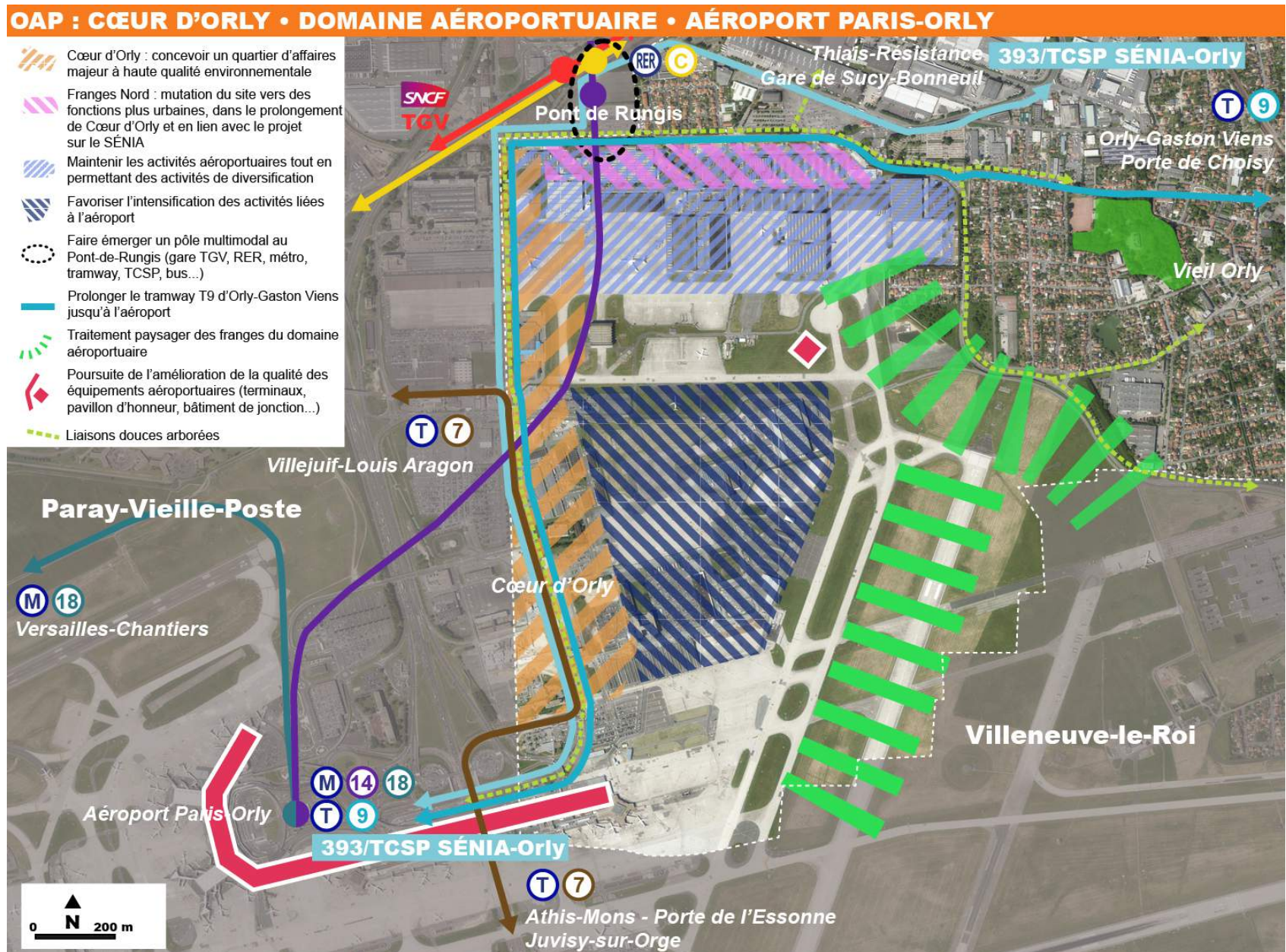
Porté par Aéroports de Paris, le projet Cœur d'Orly doit accompagner le déploiement de la plateforme aéroportuaire en assurant une meilleure intégration dans le territoire métropolitain et en développant également des services utiles et accessibles aux Orlysiens et aux populations riveraines, en contribuant notamment à la croissance des emplois locaux. Cœur d'Orly doit constituer, à terme, un quartier d'affaires et de services de référence à l'échelle du sud de l'agglomération parisienne. Des bureaux, des commerces, des services et un pôle hôtelier sont ainsi prévus pour satisfaire aux demandes des usagers. Parallèlement au déploiement de Cœur d'Orly, les franges nord de la plateforme aéroportuaire seront progressivement restructurées pour accueillir sur certaines emprises disponibles des activités plus urbaines, en synergie avec le développement des quartiers environnants. Si Orly souhaite le maintien de l'aéroport Paris-Orly et le développement des activités aéroportuaires, celui-ci doit se faire dans la réglementation actuelle (maintien du couvre-feu, plafonnement des mouvements annuels...) afin de ne pas amplifier les nuisances dont souffrent les riverains de l'aéroport.

Les orientations d'aménagement pour le Cœur d'Orly et le domaine aéroportuaire sont de :

- organiser les fonctions du site, entre la zone d'activités, les franges de l'aéroport et les emprises nécessaires dédiées au trafic aérien. La diversification des fonctions urbaines sur le site aéroportuaire doit s'appuyer un projet à dominante tertiaire, tout en maintenant les activités aéroportuaires et favorisant l'intensification des activités de la zone de fret,
- inscrire l'aménagement de ce quartier d'affaires majeur à l'échelle métropolitaine dans le cadre d'un projet à haute performance environnementale : optimisation des choix énergétiques en couvrant une partie des besoins au moyen d'installations d'énergie renouvelable (notamment géothermique), haute performance énergétique des constructions nouvelles, limitation de l'imperméabilisation des sols, utilisation de dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère, bonne gestion de l'eau et des déchets...

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

- poursuivre l'amélioration de la qualité des infrastructures et équipements aéroportuaires (terminaux, pavillon d'honneur...),
- anticiper le renforcement du caractère multimodal du secteur, où de nombreux modes de transport collectifs vont se croiser (métros 14 et 18, Orlyval, bus, tramways T7 et T9, TCSP SÉNIA, bus). Il convient de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture. L'aéroport doit être mieux relié aux quartiers périphériques, notamment au reste du territoire communal avec le prolongement du T9 depuis Orly-Gaston Viens et une connexion avec le Pont de Rungis (RER C, M14 et gare TGV). Parallèlement, les déplacements doux devront être favorisés et les espaces publics devront être requalifiés et plus visibles. Le pôle Aéroport d'Orly doit ainsi rester un pôle performant à l'échelle métropolitaine,
- renforcer l'intérêt écologique du site, notamment avec les alignements d'arbres et les pelouses et friches aéroportuaires, qui sont des éléments importants de la grande trame verte et bleue d'Orly,
- créer une entrée de ville qualitative sur le plan paysager, et permettant une perméabilité avec le reste de la commune,
- protéger les habitants contre les nuisances sonores et les risques technologiques.



6. La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

>>> OAP - La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

Le territoire orlyzien s'étire perpendiculairement à la Seine et comprend trois entités géographiques et paysagères structurantes : la vallée de la Seine et la plaine alluviale (quartiers Est, usine des eaux), les coteaux où se situent le Vieil Orly et les quartiers pavillonnaires (Parc de la Cloche, Clos Pantin), et le plateau de Longboyau où se sont développées la plateforme aéroportuaire et la zone d'activités du SÉNIA. Cette topographie offre ainsi des vues diversifiées et des paysages urbains marqués. Par ailleurs, Orly compte plusieurs espaces de nature et verts disséminés sur le territoire communal, des espaces d'eau, des alignements d'arbres en milieu urbain... Tous concourent à façonner l'identité écologique et paysagère d'Orly.

Tous ces espaces doivent être mis en cohérence au sein d'une grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau aux fonctions écologiques, sociales, de mobilités et de loisirs.

La trame verte et bleue : un outil de protection de la biodiversité et d'aménagement du territoire

Pour se maintenir et se développer, les êtres vivants ont besoin de pouvoir échanger et donc de circuler. Depuis quelques décennies, l'intensité et l'étendue des activités humaines (urbanisation, construction d'infrastructures) contraignent voire empêchent les possibilités de communication et d'échanges pour la faune et la flore sauvage. Cette fragmentation des habitats naturels est l'un des principaux facteurs de réduction de la biodiversité. L'enjeu est donc de limiter cette fragmentation en recréant des liens écologiques. Pour répondre à cet enjeu, les lois Grenelle 1 et 2 prévoient l'élaboration d'une trame verte et bleue aux échelles nationale, régionale et locale. La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à constituer ou à reconstituer un réseau écologique cohérent pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer et donc d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services. L'élaboration de la trame verte et bleue est une obligation suite au Grenelle de l'Environnement afin d'intégrer un objectif de préservation et de restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. L'échelon communal doit ainsi intégrer la trame verte et bleue dans son Plan Local d'Urbanisme et celle-ci doit être cohérente avec la trame verte et bleue régionale, établie dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique d'Île-de-France (SRCE).

Des composantes naturelles locales à articuler en réseau écologique fonctionnel

La trame verte et bleue est constituée de :

- réservoirs de biodiversité. Ce sont les milieux les plus remarquables du point de vue de la biodiversité. Ils abritent des espèces jugées prioritaires ou déterminantes ou constituent un habitat propice à leur accueil. Les conditions vitales au

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

maintien de la biodiversité et à son fonctionnement sont réunies (une espèce peut y trouver les conditions favorables à son cycle biologique : alimentation, reproduction, repos...),

- corridors écologiques. Il s'agit d'une nature plus ordinaire permettant les échanges entre les réservoirs de biodiversité. Les déplacements permettent à la faune de subvenir à la fois à ses besoins journaliers (nutrition), saisonniers (reproduction) ou annuels (migration).

En milieu urbain, deux types de corridors écologiques sont à valoriser pour faciliter les échanges entre les réservoirs :

- les corridors linéaires. Il s'agit d'espaces de nature ordinaire présentant une continuité au sol, sans obstacle et permettant de relier deux réservoirs de biodiversité de façon linéaire. Ils permettent les déplacements de la faune terrestre (mammifères notamment). Ce sont par exemple les berges de la Seine,
- les corridors en pas japonais. Il s'agit d'éléments de nature ordinaire localisés en îlots ponctuels. Ces espaces de transition sont typiques des milieux urbains, où les fragmentations nombreuses ne permettent pas toujours d'assurer un déplacement continu. Ces espaces permettent alors d'assurer les échanges entre les réservoirs de biodiversité pour la faune volante (chiroptères, avifaune, insectes). Ce sont par exemple les jardins dans le tissu pavillonnaire ou les espaces verts publics.



Photos : Ville, EPAORSA

Un intérêt écologique, mais aussi paysager, social, économique, de loisirs, de mobilités...

La trame verte et bleue constitue un support de fonctions écologiques. Mais elle est également support de fonctions sociales voire économiques au travers des services écosystémiques rendus par les milieux constitutifs de la trame verte et bleue aux citoyens, et ce d'autant plus dans un contexte urbain. Les espaces verts urbains, en plus de jouer un rôle majeur dans le maintien de la trame verte et bleue par la création d'espaces relais entre les réservoirs de biodiversité, constituent également des espaces de détente, contribuent à des ambiances urbaines de qualité, assurent une régulation du climat local, permettent une gestion alternative des eaux pluviales... C'est ce qu'on appelle la multifonctionnalité de la trame verte et bleue.

Le rôle social de la trame verte et bleue s'exprime ainsi par l'accessibilité maîtrisée de certains espaces verts au public. C'est le cas par exemple des parcs Georges Méliès, Jean Mermoz ou de l'Oiseau et du bois des Roses. Ils permettent aux Orlysiens de se rencontrer et, pour ceux qui ne possèdent pas de jardin, de profiter d'espaces verts. Certains ont également une vocation de loisirs plus affirmée, comme le parc du Grand Godet.

Ces espaces verts peuvent servir de support de mobilités douces privilégié pour les plus linéaires d'entre eux, comme les berges de la Seine, le parc Jean Mermoz ou le long des alignements d'arbre.

La trame verte et bleue, support du développement urbain d'Orly

Le développement urbain d'Orly est organisé perpendiculairement à la Seine et certains aménagements urbains ont répondu à cette structuration (axe Les Saules-place Gaston Viens-Vieil Orly). La mise en œuvre de la trame verte et bleue, des berges de la Seine au plateau de Longboyau, permet de poursuivre ce développement urbain sur laquelle s'appuient désormais tous les projets urbains de la Ville :

- aménagement du site des Vœux et du Trou d'Enfer,
- rénovation urbaine des quartiers Est,
- redynamisation du Vieil Orly,
- préservation des quartiers pavillonnaires,
- aménagement du secteur du SÉNIA et du Chemin des Carrières,
- relier la plateforme aéroportuaire au reste d'Orly.

La mise en œuvre de cette grande trame verte et bleue d'Orly s'opère sous la forme de pas japonais composés d'espaces verts et de nature reliés entre eux par des corridors écologiques (alignements d'arbres, talus ferroviaires, cœurs d'îlot pavillonnaires).

La trame verte et bleue d'Orly s'appuie sur une grande diversité d'espaces :

- la Seine, réservoir de biodiversité et corridor écologique d'envergure nationale,
- les berges de la Seine, réservoir écologique majeur,
- les mares, sources et étangs qui sont des réservoirs de biodiversité à protéger et valoriser (darse, étang du Trou à Glaise, ru du parc Georges Méliès),
- les espaces de nature, véritables réservoirs de biodiversité (bois des Roses, Manche de Houe, parc Georges Méliès, parc de la Maison de l'enfance, parc de la Cloche),
- des parcs et squares urbains qui offrent des espaces de respiration et végétalisés mais qui ont une vocation sociale et de loisirs plus affirmée (parc des Saules, futur parc écologique des Vœux, futur parc au SÉNIA),
- les pelouses et friches aéroportuaires qui ont un potentiel écologique non négligeable mais qui n'ont pas vocation à être ouvertes au public,
- les cœurs d'îlots des zones pavillonnaires qui sont des espaces de respiration en milieu urbain,

- les talus des voies ferrées qui jouent le rôle de corridor écologique en reliant les espaces de nature et verts entre eux et qui offrent un refuge pour la petite faune,
- les alignements d'arbres le long des voies qui constituent également des corridors écologiques et des espaces de respiration.

Objectifs de l'OAP - La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

- ♦ Créer une grande trame verte et bleue, support de fonctions écologiques, environnementales, urbaines et sociales

L'aménagement d'une grande trame verte et bleue, de la Seine au plateau de Longboyau, sous la forme de pas japonais reliés entre eux par des corridors écologiques, doit servir de support au développement urbain d'Orly et relier les différents quartiers entre eux. En 2019, le ratio d'espaces verts ouverts au public est d'environ 12,2 m² par habitant. D'ici 2030, la Ville d'Orly envisage de le porter à plus de 14 m². La mise en œuvre de la grande trame verte et bleue d'Orly s'appuie à la fois sur des actions publiques (création et aménagement d'espaces verts par exemple) mais aussi par la participation des Orlysiens (notamment avec la préservation des cœurs d'îlot pavillonnaire).

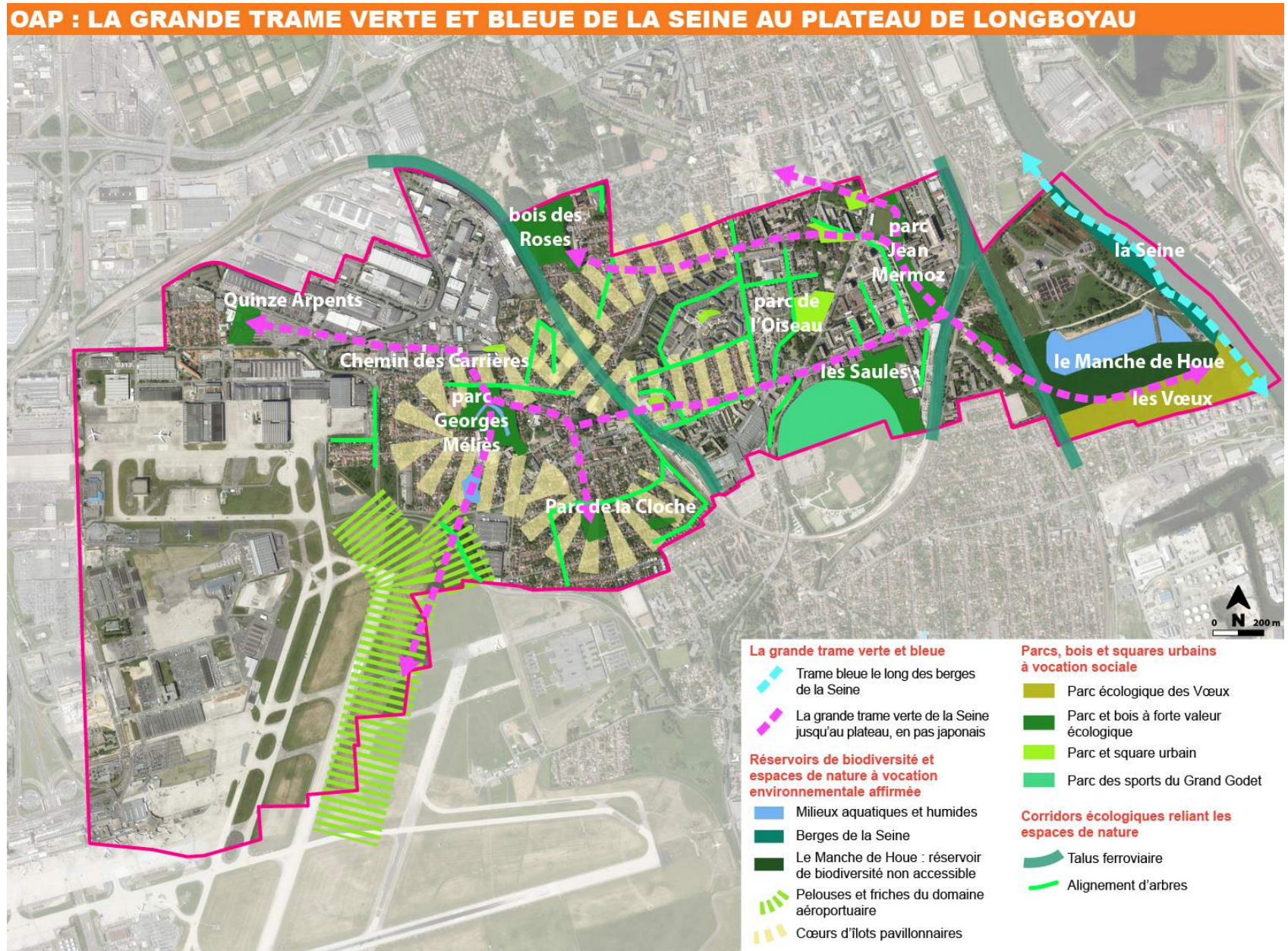
Les orientations d'aménagement pour la grande trame verte et bleue d'Orly sont de :

- préserver, valoriser et réaménager les espaces verts dans les différents quartiers de la ville. Orly dispose de grands parcs urbains aux qualités environnementale et sociale reconnues. Le parc Jean Mermoz a fait l'objet d'un aménagement récent. Le parc Georges Méliès est en cours de réaménagement, de même que le parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin) et devrait même être étendu dans le cadre du NPRU. Le réaménagement des parcs de la Cloche et des Saules devrait être étudié. Le départ prochain de la crèche départementale permettra l'extension du parc de la Cloche,
- préserver le bois des Roses et l'ouvrir au public. L'acquisition par la Ville du parc de la Fondation d'Auteuil permettra d'offrir un espace vert de plus de 4,5 hectares au nord d'Orly, qui devrait se prolonger sur Thiais, respectant ainsi les directives du SDRIF d'y créer un espace vert d'intérêt régional,
- aménagement du secteur des Vœux en un parc écologique à vocation de loisirs, respectant la vocation écologique du site et tenant compte des risques d'inondation. La darse et le Manche de Houe verront leur vocation de réservoir de biodiversité reconnu et ne seront donc pas ouverts au public,
- créer un nouvel espace vert de plus de deux hectares dans le secteur du SÉNIA, entre la rue des Quinze Arpents, la cité-jardin et la route Charles Tillon,
- créer de nouveaux espaces verts qualitatifs dans le cadre du NPRU (pelouses Buffon),
- créer un nouvel espace vert dans le secteur du Trou d'Enfer, maillon entre les Vœux et le parc Jean Mermoz,


- préserver les pelouses et friches aéroportuaires, secteurs de biodiversité qui, sont de par leur situation et leur non accessibilité au public, des zones de refuge pour les espèces,
- préserver les talus ferroviaires et des alignements d'arbre qui forment des corridors écologiques reliant les espaces de nature entre eux,
- préserver les cœurs d'îlot des quartiers pavillonnaires en les rendant inconstructibles et favoriser les perméabilités écologiques,
- préserver les milieux aquatiques d'Orly, notamment l'étang du Trou à Glaise et la darse de l'usine des eaux, qui sont des espaces naturels confidentiels.

Au-delà des projets d'espaces verts et de nature contenus dans les opérations d'aménagement portées par la Ville d'Orly et les documents qui y sont liés (SÉNIA, rénovation urbaine des quartiers Est, parc écologique des Vœux...), le PLU révisé d'Orly permet la mise en œuvre de la grande trame verte et bleue par :

- des inscriptions graphiques au plan de zonage :
 - emplacement réservé pour l'acquisition du parc de la Fondation d'Auteuil,
 - espace vert paysager relai, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
 - réservoir de biodiversité, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
 - jardin familial, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme,
 - cimetière paysager, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme,
 - talus ferroviaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
 - pelouse de la zone aéroportuaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
 - espace boisé classé,
 - milieux aquatiques et humides, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
 - arbre remarquable et alignement d'arbres, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
- des règles contenues dans le règlement d'urbanisme :
 - des coefficients de biotopes ambitieux dans les zones du PLU pour conserver des surfaces de pleine terre importantes,
 - des coefficients d'emprise au sol permettant de limiter l'imperméabilisation des sols,
 - l'obligation de créer des passages pour la petite faune dans les clôtures,
 - l'interdiction de la construction dans les fonds de parcelle,
 - l'incitation à réaliser des toitures végétalisées pour les toits terrasse de plus de 150 m².



**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



OAP

(Orientations d'Aménagement et de Programmation)

DE SECTEUR

D'AMÉNAGEMENT

Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020

>>> Le cadre réglementaire des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de secteur d'aménagement

Outre les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), le Code de l'Urbanisme permet la possibilité de prévoir dans les zones U et AU du PLU des OAP dites de secteur d'aménagement ou sans règlement qui s'appliquent seules, c'est-à-dire en l'absence de toute disposition du règlement sur le périmètre qu'elles couvrent, conformément à l'articles R.151-8 du Code de l'Urbanisme.

La Ville d'Orly a fait le choix d'inscrire dans le PLU des OAP de secteur d'aménagement qui définissent des objectifs à atteindre et donnent ainsi un cadre d'élaboration et d'instruction aux projets qui s'inscrivent dans ces OAP.

Les OAP de secteur d'aménagement garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le PADD et dans cet objectif portent au moins sur :

- la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère,
- la mixité fonctionnelle et sociale,
- la qualité environnementale et la prévention des risques,
- les besoins en matière de stationnement,
- la desserte par les transports en commun,
- la desserte des terrains par les voies et réseaux.

Elles comportent un schéma d'aménagement qui précise les grands principes d'organisation spatiale du secteur. Leur périmètre est délimité au règlement graphique du PLU par une zone UOAP.

Conformément à l'article L.152-1 du Code de l'Urbanisme, toute opération de construction ou d'aménagement réalisée dans un secteur couvert par une OAP devra être compatible avec les orientations définies ci-après.

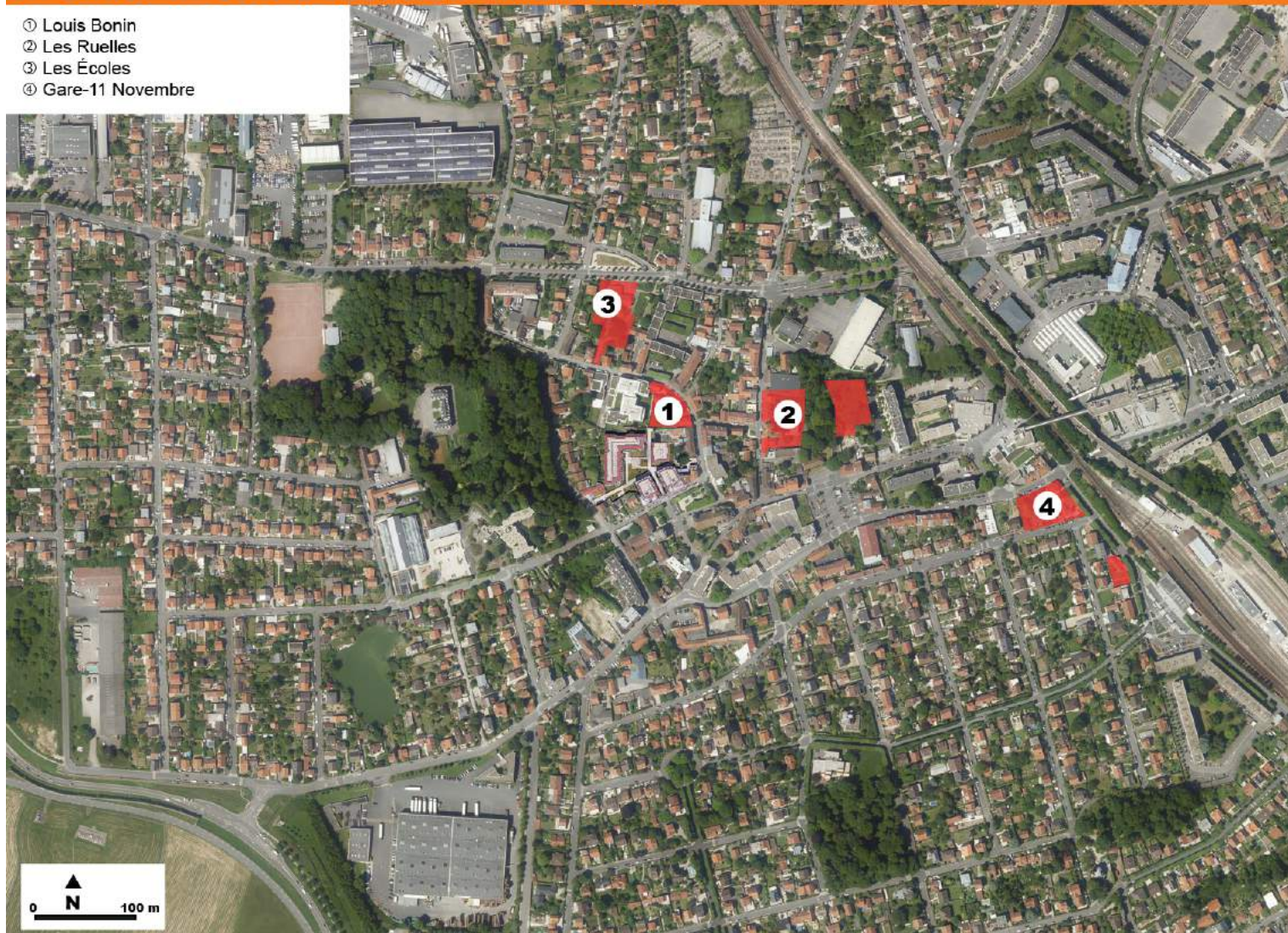
Les quatre Orientations d'Aménagement et de Programmation de secteur d'aménagement sont toutes situées dans le Vieil Orly :

- 1. Louis Bonin**
- 2. Les Ruelles**
- 3. Les Écoles**
- 4. Gare-11 Novembre**

>>> SITUATION

SITUATION DES OAP DE SECTEUR D'AMÉNAGEMENT

- ① Louis Bonin
- ② Les Ruelles
- ③ Les Écoles
- ④ Gare-11 Novembre



>>> CONTEXTE ET ENJEUX

Le Vieil Orly correspond au centre ancien, cœur historique de la ville, aujourd'hui coincé entre le domaine aéroportuaire à l'Ouest et le Grand Ensemble à l'Est dont il est séparé par la voie ferrée. Le périmètre du Vieil Orly s'étend sur environ 14 hectares et se compose d'un tissu mixte d'habitat collectif, de maisons de ville, de commerces, de services et d'équipements. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et l'avenue de l'Aérodrome.

Centre bourg historique d'Orly, le rôle de centralité du Vieil Orly s'est effrité au gré de la constitution des nouveaux quartiers et de l'éparpillement des fonctions urbaines. Néanmoins, ce quartier a su conserver sa qualité urbaine et ses fonctions administratives (Hôtel de ville, La Poste). Cependant, ces dernières années ont vu une perte d'attractivité du centre ancien, notamment en ce qui concerne son appareil commercial. Les parcelles du centre historique sont caractérisées par leur hétérogénéité, tant dans leur forme que dans leur taille. De grandes parcelles accueillant des opérations récentes d'habitat collectif (avenue de l'Aérodrome par exemple) jouxtent des parcelles en lanières, étroites, occupées par des maisons de bourg (rue du Maréchal Joffre notamment). Il est accessible en transports en commun via le RER C et deux lignes de bus (183 et 3), mais ces infrastructures sont relativement périphériques au quartier.

L centre ancien est patrimoniallement intéressant et dispose d'un réel potentiel en termes d'image urbaine. Trois opérations importantes récentes (rue Louis Bonin, place de l'Église et place du Marché) ont inversé la tendance en réintroduisant commerces et habitat. Cette dynamique de reconquête est amplifiée par la réalisation de la crèche départementale place du Marché. Toutefois, le bâti reste complexe et est souvent dégradé sur un parcellaire ancien étriqué qui ne favorise pas les interventions qualitatives des opérateurs.

La stratégie d'intervention opérationnelle s'appuie sur :

- une stratégie de remembrement foncier pour constituer des tènements fonciers pertinents pour les futurs opérateurs sur des secteurs stratégiques du centre ancien,
- des OAP de secteur d'aménagement qui encadrent les évolutions du tissu urbain et prescrivent des règles de reconstruction dans l'esprit vernaculaire du Vieil Orly et offrant un confort conforme aux standards actuels aux futurs habitants,
- une densification modérée participant à l'ambiance du centre ancien et évitant sa congestion,
- le développement de l'offre de stationnement dans le cadre d'une requalification de l'espace public.

>>> ÉTAT INITIAL DU SITE

Principales sensibilités du site	Consommation d'espace	<p>Les quatre OAP de secteur d'aménagement se situent dans le Vieil Orly, secteur déjà urbanisé. Elles sont des projets de requalification et de densification urbaines correspondant à une surface totale de 1,5 hectares.</p> <p>Le secteur d'aménagement des Ruelles se situe sur un site partiellement boisé de taillis.</p>
	Agriculture et sols	<p>Les quatre secteurs d'aménagement sont totalement artificialisés et situés en milieu urbain.</p> <p>Le secteur d'aménagement des Ruelles comprend néanmoins des parcelles boisées de taillis.</p>
	Continuité écologique et zone humide	<p>Les quatre secteurs d'aménagement ne présentent aucun réservoir de biodiversité ou corridor écologique. L'empreinte végétale se limite à la présence de taillis dans le secteur des Ruelles.</p>
	Paysage et patrimoine	<p>Les quatre secteurs d'aménagement s'inscrivent dans le secteur du Vieil Orly, territoire de forte valeur patrimoniale pour la ville avec ses trames urbaine, viaire et paysagère vernaculaires et ses monuments d'intérêt local.</p> <p>L'église Saint-Germain-d'Orly est attestée comme possession des chanoines de Notre-Dame de Paris en 985. Elle est reconstruite au XII^e siècle. Le chœur de l'église est inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques depuis le 18 mai 1925, les deux piliers de chaque côté du chœur orné de peinture depuis le 14 novembre 1956 et le chœur entièrement classé par arrêté ministériel du 18 juillet 1996. Le périmètre de protection modifié (PPM), de l'église Saint-Germain-d'Orly a été institué le 19 décembre 2007.</p> <p>Le secteur d'aménagement Louis Bonin et le secteur d'aménagement Les Ruelles sont situés dans ce PPM, respectivement totalement et partiellement.</p>

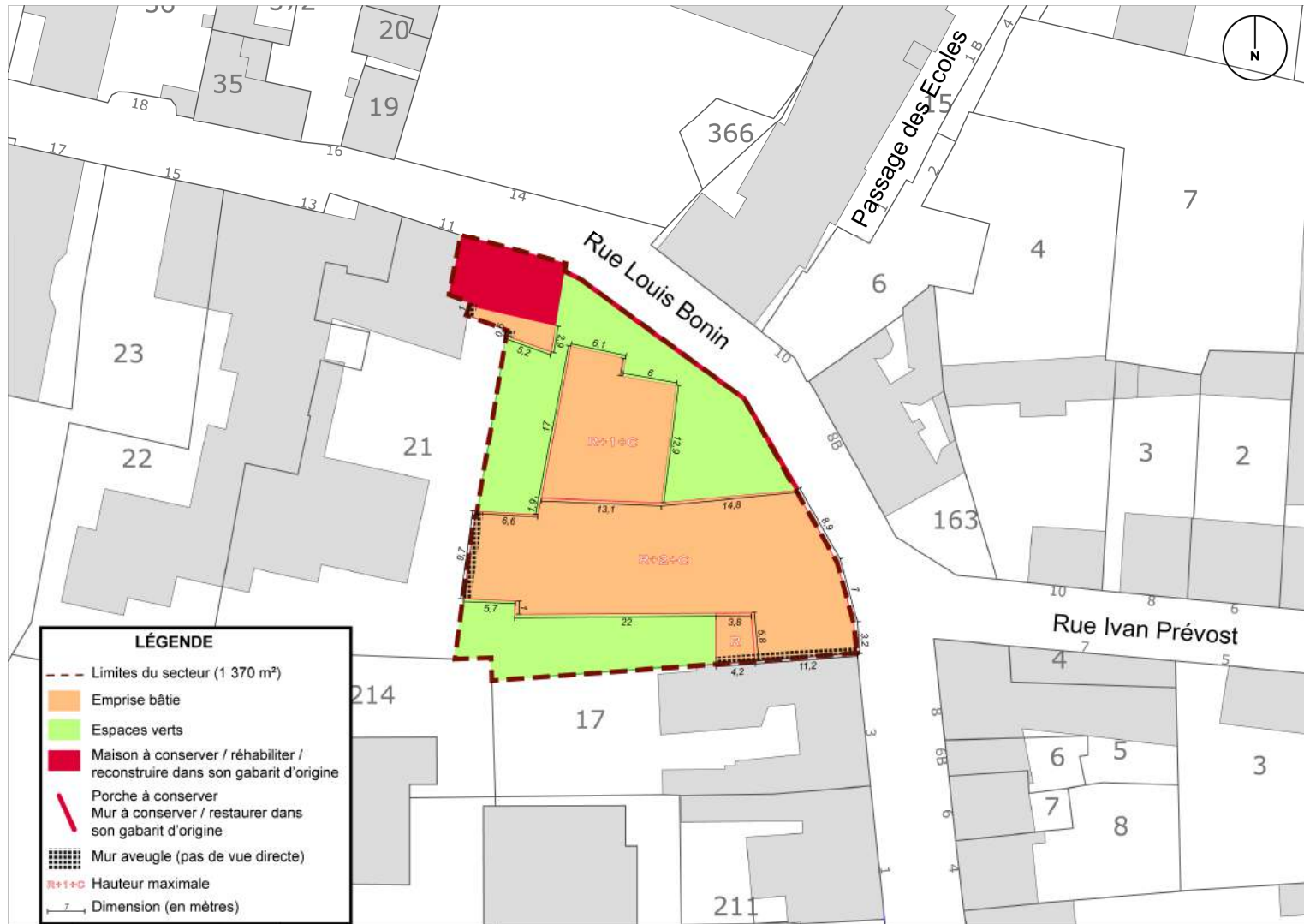
	Santé	Le secteur d'aménagement des Écoles est concerné par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Orly. Conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre doit délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population est ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement.
	Risques	Aucun risque naturel ou technologique n'est recensé sur ces quatre secteurs d'aménagement.
	Eau	Absence de périmètre de captage sur le site.
Incidences du projet <i>Positives et négatives</i>	<p>+ Projet de requalification et de redynamisation du Vieil Orly, dans le respect des ses trames urbaine, paysagère, viaire et architecturale vernaculaires. Conservation des éléments de patrimoine existants (murs par exemple) et des jardins intérieurs.</p> <p>- Quelques bâtis vernaculaires devront être démolis et quelques arbres devront être abattus.</p>	
Mesures (ERC) proposées	<p>Les bâtis anciens qui seront démolis seront remplacés par des constructions de gabarit similaire, s'intégrant parfaitement dans le tissu urbain du Vieil Orly.</p> <p>Les arbres abattus seront tous remplacés.</p>	

1. Louis Bonin

>>> LOCALISATION DU SECTEUR



>>> SCHÉMA D'ORGANISATION



>>> PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère	Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation : <ul style="list-style-type: none">• à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,• en retrait d'au moins 3 mètres. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation : <ul style="list-style-type: none">• soit sur les limites séparatives,• soit $D=H/3$ avec un minimum de 2 mètres si la façade ne comporte pas de baie,• soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes. Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation. Emprise au sol 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none">• 20 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,• 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires. Hauteur des constructions La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder : <ul style="list-style-type: none">• 9 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,• 12 mètres au point le plus haut de la construction. Toitures Les tuiles plates seront utilisées pour les toitures. Façades <ul style="list-style-type: none">• Saillie et retrait : pas de saillie aux étages, de porte à faux ou de pilotis.• Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies donnant sur les jardins.• Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement.• Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade.
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Balcon : les balcons sont interdits. • Jardins : jardins privatifs en pied d'immeuble avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée. Ailleurs, les jardins seront collectifs. <p>Matériaux et couleurs Pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. Le bois et les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.</p> <p>Clôtures Le mur de pierre actuel repéré sur le schéma est à conserver, y compris dans sa hauteur. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets. Des panneaux en bois et des plantations seront posés et plantés entre les jardins de rez-de-chaussée.</p> <p>Plantations Un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée. Des haies pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de massifs et de plantes grimpantes.</p> <p>Patrimoine La maison répertoriée au schéma d'organisation doit être conservée et réhabilitée ou, dans le cas d'une démolition, être reconstruite dans ses gabarits actuels.</p> <p>Le mur et le porche sont à conserver.</p>
<p>La mixité fonctionnelle et sociale</p>	<p>Le projet prévoit l'implantation d'une diversité de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly.</p> <p>Nombre de logements envisageable : 30</p>
<p>La qualité environnementale et la prévention des risques</p>	<p>Au moins 30 % de la surface totale du secteur devra être développé en espaces verts. Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants.</p>
<p>Les besoins en matière de stationnement</p>	<p>Il est demandé 1 place par logement. L'accès aux stationnements en sous-sol sera traité sous la forme de porte cochère sous bâtiment.</p>

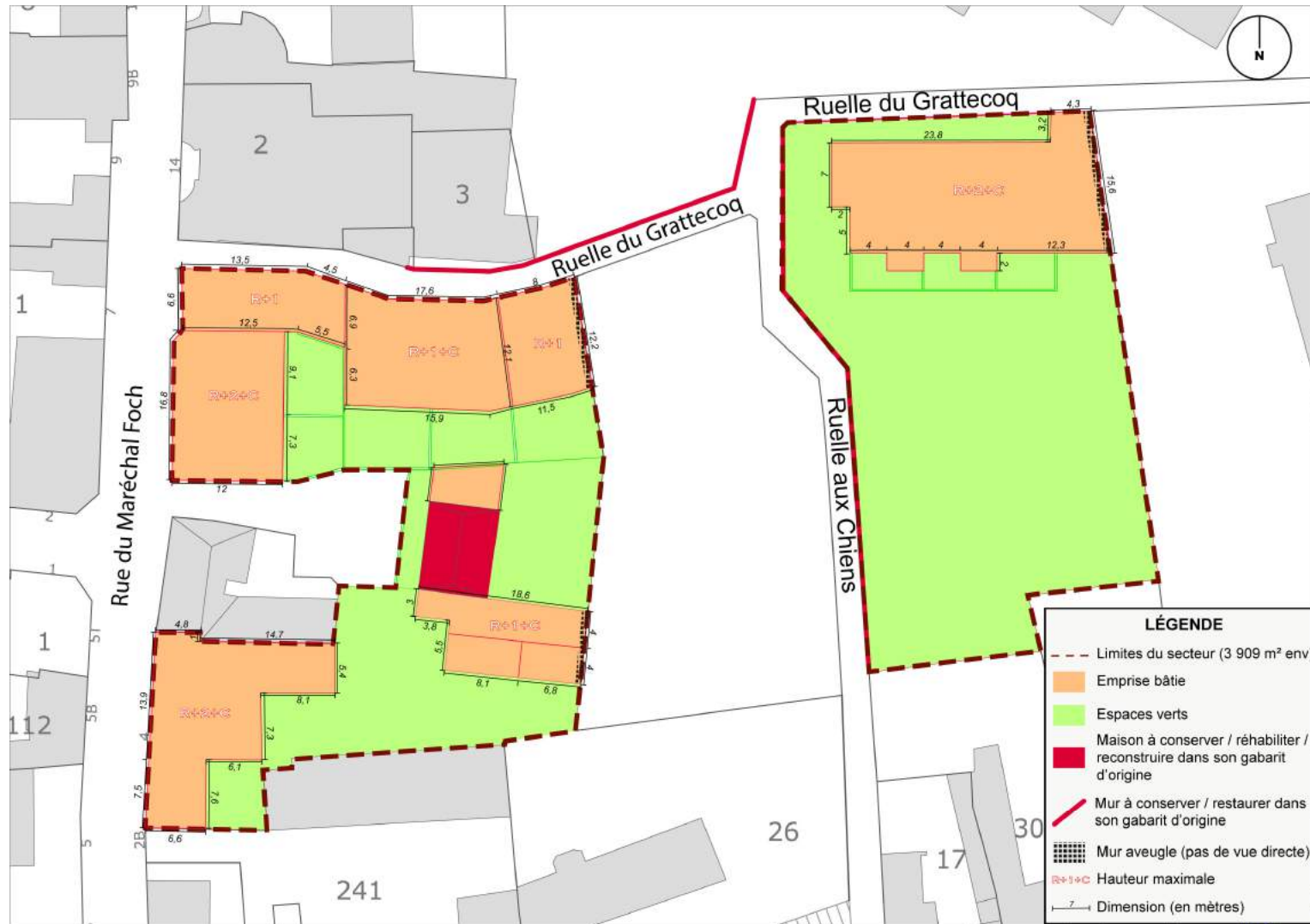
<p>La desserte en transports en commun</p>	<p>Les quatre secteurs d'aménagement sont desservis par la gare Orly-Ville du RER C, ainsi que par les lignes de bus 3 (Gare de Choisy-le-Roi <> Gare de Villeneuve-Saint-Georges) et 183 (Aéroport Orly Sud <> Porte de Choisy) et par les Noctilien N31 (Gare de Lyon <> Aéroport d'Orly-Terminal 4) et N133 (Gare de Lyon <> Juvisy RER).</p> <p>Ils seront desservis à terme par le tramway T9 prolongé de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport d'Orly.</p>
<p>La desserte des terrains par les voies et réseaux</p>	<p>Règles générales relatives aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Règles spécifiques aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Eau potable Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Assainissement des eaux usées Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Eaux pluviales Les règles sont identiques à la zone UA.</p>
<p>Les règles qui ne sont pas mentionnées sont celles de la zone UA.</p>	

2. Les Ruelles

>>> LOCALISATION DU SECTEUR



>>> SCHÉMA D'ORGANISATION



>>> PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère	Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation : <ul style="list-style-type: none">• à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,• en retrait d'au moins 3 mètres. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation : <ul style="list-style-type: none">• soit sur les limites séparatives,• soit $D=H/3$ avec un minimum de 2 mètres si la façade ne comporte pas de baie,• soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes. Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation. Emprise au sol 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit : <ul style="list-style-type: none">• 20 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,• 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires. Hauteur des constructions La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder : <ul style="list-style-type: none">• 9 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,• 12 mètres au point le plus haut de la construction. Toitures Les tuiles plates seront utilisées pour les toitures. Façades <ul style="list-style-type: none">• Saillie et retrait : pas de saillie aux étages, de porte à faux ou de pilotis.• Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies donnant sur les jardins.• Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement.• Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade.
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Balcon : les balcons sont interdits. • Jardin : jardin privatif en pied d'immeuble avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée. <p>Matériaux et couleurs Pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. Le bois et les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.</p> <p>Clôtures Les murs en pierre actuels repérés sur le schéma sont à conserver, y compris dans leur hauteur. La hauteur des clôtures sur rue est de 2 mètres. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets. Des panneaux en bois et des plantations seront posés et plantés entre les jardinets de rez-de-chaussée.</p> <p>Plantations Un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée. Des haies pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de massifs et de plantes grimpantes.</p> <p>Patrimoine La maison répertoriée au schéma d'organisation doit être conservée et réhabilitée ou, dans le cas d'une démolition, être reconstruite dans ses gabarits actuels.</p> <p>Les murs répertoriés sont à conserver.</p>
<p>La mixité fonctionnelle et sociale</p>	<p>Le projet prévoit l'implantation de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly.</p> <p>Nombre de logements envisageable : 45</p>
<p>La qualité environnementale et la prévention des risques</p>	<p>Au moins 30 % de la surface totale du secteur devront être développés en espaces verts. Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants.</p> <p>Les boisements conservés seront mis en valeur et intégrés au projet.</p> <p>Le gabarit des ruelles existantes, composantes fortes de l'identité et de l'histoire du Vieil Orly, sera conservé et mis en valeur.</p>

<p>Les besoins en matière de stationnement</p>	<p>Il est demandé 1 place par logement. L'accès aux stationnements en sous-sol sera traité sous la forme de porte cochère sous bâtiment.</p>
<p>La desserte en transports en commun</p>	<p>Les quatre secteurs d'aménagement sont desservis par la gare Orly-Ville du RER C, ainsi que par les lignes de bus 3 (Gare de Choisy-le-Roi <> Gare de Villeneuve-Saint-Georges) et 183 (Aéroport Orly Sud <> Porte de Choisy) et par les Noctilien N31 (Gare de Lyon <> Aéroport d'Orly-Terminal 4) et N133 (Gare de Lyon <> Juvisy RER).</p> <p>Ils seront desservis à terme par le tramway T9 prolongé de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport d'Orly.</p>
<p>La desserte des terrains par les voies et réseaux</p>	<p>Règles générales relatives aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Règles spécifiques aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Eau potable Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Assainissement des eaux usées Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Eaux pluviales Les règles sont identiques à la zone UA.</p>
<p>Les règles qui ne sont pas mentionnées sont celles de la zone UA.</p>	

3. Les Écoles

>>> LOCALISATION DU SECTEUR



>>> SCHÉMA D'ORGANISATION



>>> PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère	<p>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation :</p> <ul style="list-style-type: none">• à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,• en retrait d'au moins 3 mètres. <p>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation :</p> <ul style="list-style-type: none">• soit sur les limites séparatives,• soit $D=H/3$ avec un minimum de 2 mètres si la façade ne comporte pas de baie,• soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes. <p>Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation.</p> <p>Emprise au sol 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none">• 20 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,• 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires. <p>Hauteur des constructions La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :</p> <ul style="list-style-type: none">• 9 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,• 12 mètres au point le plus haut de la construction. <p>Toitures Les tuiles plates seront utilisées pour les toitures.</p> <p>Façades</p> <ul style="list-style-type: none">• Saillie et retrait : pas de saillie aux étages, de porte à faux ou de pilotis.• Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies vitrées et celles donnant sur les jardins.• Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement.• Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade.
---	--

	<ul style="list-style-type: none">• Balcon : les balcons sont interdits, sauf sur la façade sud de la construction donnant sur l'avenue de la Victoire où les balcons sont autorisés avec garde-corps pleins et d'une surface minimum de 2 mètres x 4 mètres.• Jardins : jardins privatifs avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée. Ailleurs, les jardins seront collectifs.• Traitement particulier pour la façade avenue de la Victoire : la façade sera à traiter de façon noble à composer sur le futur tramway.• Traitement particulier pour les logements individuels en intérieur d'îlot : des petites avancées, de type bow-window, sont possibles. <p>Matériaux et couleurs</p> <p>Pour la construction donnant avenue de la Victoire : pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. Le bois et les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.</p> <p>Pour les logements individuels en intérieur d'îlot : enduit et ponctuellement parement pierre ou brique. Le bois et les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.</p> <p>Clôtures</p> <p>Pour la construction donnant avenue de la Victoire, la hauteur des clôtures sur rue est de 2 mètres. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets. Des panneaux en bois et des plantations seront posés et plantés entre les jardinets de rez-de-chaussée.</p> <p>Pour les logements individuels en intérieur d'îlot, la hauteur des clôtures est de 1,5 mètres. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets. Des panneaux en bois et des plantations seront posés et plantés entre les jardinets de rez-de-chaussée.</p> <p>Plantations</p> <p>Un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée. Des haies pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de massifs et de plantes grimpances.</p> <p>À l'intérieur de l'îlot, les arbres actuels seront conservés ou remplacés par des sujets de même gabarit. Le cheminement sera pavé et son accès sera contrôlé. Des plantations en limite mitoyenne permettront d'éloigner les façades des nouvelles habitations. L'espace</p>
--	--

	<p>vert intérieur sera aménagé de façon qualitative.</p> <p>Patrimoine La maison répertoriée au schéma d'organisation doit être conservée et réhabilitée ou, dans le cas d'une démolition, être reconstruite dans ses gabarits actuels.</p>
La mixité fonctionnelle et sociale	<p>Le projet prévoit l'implantation de logements qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly.</p> <p>Nombre de logements envisageable : 25</p> <p>Le site des Écoles est concerné par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly. Aussi, afin de pouvoir augmenter la population au sein du PEB, il conviendra de créer un secteur de renouvellement urbain. En effet, conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre doit demander au Préfet de délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population sera ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement, préalablement avant toute opération de création de logements.</p>
La qualité environnementale et la prévention des risques	<p>Au moins 30 % de la surface totale du secteur devront être développés en espaces verts. Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants.</p> <p>Le jardin central sera particulièrement soigné.</p>
Les besoins en matière de stationnement	<p>Il est demandé 1 place par logement. L'accès aux stationnements en sous-sol sera traité sous la forme de porte cochère sous bâtiment.</p>
La desserte en transports en commun	<p>Les quatre secteurs d'aménagement sont desservis par la gare Orly-Ville du RER C, ainsi que par les lignes de bus 3 (Gare de Choisy-le-Roi <> Gare de Villeneuve-Saint-Georges) et 183 (Aéroport Orly Sud <> Porte de Choisy) et par les Noctilien N31 (Gare de Lyon <> Aéroport d'Orly-Terminal 4) et N133 (Gare de Lyon <> Juvisy RER).</p> <p>Ils seront desservis à terme par le tramway T9 prolongé de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport d'Orly.</p>

La desserte des terrains par les voies et réseaux	Règles générales relatives aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA. Règles spécifiques aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA. Eau potable Les règles sont identiques à la zone UA. Assainissement des eaux usées Les règles sont identiques à la zone UA. Eaux pluviales Les règles sont identiques à la zone UA.
Les règles qui ne sont pas mentionnées sont celles de la zone UA.	

4. Gare-11 Novembre

>>> LOCALISATION DU SECTEUR



>>> SCHEMA D'ORGANISATION




>>> PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère	<p>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation :</p> <ul style="list-style-type: none">• à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,• en retrait d'au moins 3 mètres. <p>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation :</p> <ul style="list-style-type: none">• soit sur les limites séparatives,• soit $D=H/3$ avec un minimum de 2 mètres si la façade ne comporte pas de baie,• soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes. <p>Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété Les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation.</p> <p>Emprise au sol Pour l'îlot Aérodrome 30 % minimum de l'îlot la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none">• 20 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,• 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires. <p>Pour l'îlot 11 Novembre 20 % minimum de l'îlot la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none">• 15 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,• 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires. <p>Hauteur des constructions La hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :</p> <ul style="list-style-type: none">• 12 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,• 15 mètres au point le plus haut de la construction. <p>Toitures Les tuiles plates seront utilisées pour les toitures.</p>
---	--

	<p>Façades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saillie et retrait : pas de saillie aux étages, de porte à faux, ou de pilotis. • Baie et ouverture : les baies seront verticales, exceptées les baies donnant sur les jardins. • Terrasse en toiture : ponctuel si l'usage est rattaché au logement. • Loggia et verrière : tolérées si elles sont dans le dessin de façade. • Balcon : les balcons sont interdits, sauf sur les façades intérieures de l'îlot Aéroport où les balcons sont autorisés avec garde-corps pleins et d'une surface minimum de 2 mètres x 4 mètres. • Jardins : jardins privatifs en pied d'immeuble avec terrasse en prolongement des logements en rez-de-chaussée. • Traitement particulier pour la façade avenue de l'Aéroport : la façade sera à traiter de façon noble. <p>Matériaux et couleurs</p> <p>Pierre meulière ou béton matricé pierre en rez-de-chaussée, enduit et ponctuellement parement pierre ou brique dans les étages. Le bois et les panneaux métalliques sont interdits en façade. Les volets seront à claire-voie. En revanche, certains éléments comme les clôtures ou les garde-corps seront métalliques.</p> <p>Clôtures</p> <p>La hauteur des clôtures sur rue est de 1,5 mètre quand l'alignement n'est pas tenu par le bâti. Elle pourra être de 2 mètres sur l'allée des Charmilles. Des grilles non tubulaires seront posées sur les murets. Des panneaux en bois et des plantations seront posés et plantés entre les jardinets de rez-de-chaussée.</p> <p>Plantations</p> <p>Un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre entamée. Des haies pourront être plantées pour délimiter les espaces privatifs. Les jardins collectifs seront composés de massifs et de plantes grimpantes.</p>
<p>La mixité fonctionnelle et sociale</p>	<p>Le projet prévoit l'implantation d'une diversité d'activités (habitat, commerces et services) qui permettront de faire vivre et dynamiser le Vieil Orly.</p> <p>Nombre de logements envisageable : 30</p>

<p>La qualité environnementale et la prévention des risques</p>	<p>Au moins 30 % de la surface totale du secteur devront être développés en espaces verts. Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants.</p> <p>Les alignements d'arbres sur la rue du 11 Novembre 1918 seront conservés ou remplacés par des arbres de même gabarit.</p>
<p>Les besoins en matière de stationnement</p>	<p>Pour l'îlot 11 Novembre, il n'est pas demandé de place de stationnement considérant la proximité immédiate de la gare Orly-Ville.</p> <p>Pour l'îlot Aérodrôme, il est demandé 1 place par logement. L'accès aux stationnements en sous-sol sera traité sous la forme de porte cochère sous bâtiment.</p>
<p>La desserte en transports en commun</p>	<p>Les quatre secteurs d'aménagement sont desservis par la gare Orly-Ville du RER C, ainsi que par les lignes de bus 3 (Gare de Choisy-le-Roi <> Gare de Villeneuve-Saint-Georges) et 183 (Aéroport Orly Sud <> Porte de Choisy) et par les Noctilien N31 (Gare de Lyon <> Aéroport d'Orly-Terminal 4) et N133 (Gare de Lyon <> Juvisy RER).</p> <p>Ils seront desservis à terme par le tramway T9 prolongé de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport d'Orly.</p>
<p>La desserte des terrains par les voies et réseaux</p>	<p>Règles générales relatives aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Règles spécifiques aux accès et voiries Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Eau potable Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Assainissement des eaux usées Les règles sont identiques à la zone UA.</p> <p>Eaux pluviales Les règles sont identiques à la zone UA.</p>
<p>Les règles qui ne sont pas mentionnées sont celles de la zone UA.</p>	

PLAN LOCAL D'URBANISME

Ville d'Orly 



RÈGLEMENT

Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020

SOMMAIRE

Titre 1 Dispositions générales	2
Titre 2 Dispositions applicables aux zones urbaines	8
Zone UA	9
Zone UC	26
Zone UE	44
Zone UJC	63
Zone UJF	78
Zone UJS	93
Zone UP	108
Zone UR	129
Zone UZ	147
Titre 3 Dispositions applicables aux zones à urbaniser	158
Zone 1AU	159
Titre 4 Dispositions applicables aux zones naturelles	166
Zone N	167
Titre 5 Annexes	181
Glossaire	182
Liste des emplacements réservés	194
Liste des arbres et alignements d'arbres remarquables au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme	196
Liste de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme	197

Titre 1

Dispositions générales

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1 : Champ d'application territorial du plan

Le présent règlement s'applique sur la totalité du territoire de la commune d'Orly.

2 : Division du territoire en zone

Le territoire d'Orly est divisé en :

Zones urbaines

- Zone UA : zone du Vieil Orly et du Centre ancien
- Zone UC : zone d'habitat collectif
- Zone UE : zones d'activités économiques qui comprend trois secteurs :
 - UEa : secteur dédié aux activités économiques, notamment industrielles et artisanales, situées dans le tissu urbain et à proximité des zones d'habitat
 - UEo : secteur dédié à l'usine des eaux
 - UEt : secteur dédié aux activités ferroviaires, aux gares et au site de maintenance et de remisage du tramway
- Zone UJC : zone d'aménagement du secteur du Chemin des Carrières
- Zone UJF : zone d'aménagement du secteur sud du SÉNIA et du Pont de Rungis (Constellation, parkings Air France, franges de la cité-jardin)
- Zone UJS : zone d'aménagement du secteur nord du SÉNIA et du Pont de Rungis (Quinze Arpents, Puits Dixme)
- Zone UP : zone d'habitat individuel et pavillonnaire qui comprend deux secteurs :
 - UPa : secteur d'habitat individuel couvrant le quartier du Parc de la Cloche
 - UPb : secteur d'habitat individuel couvrant les quartiers de Grignon, du Clos Marcel Paul et de la cité-jardin
- Zone UR : zone d'habitat collectif et de renouvellement urbain des quartiers Est d'Orly
- Zone UZ : emprise de la plateforme aéroportuaire

Zone à urbaniser

- Zone 1AU : zone à urbaniser située au Trou d'Enfer et dont la vocation est précisée dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives au secteur des Vœux.

Zone naturelle

- Zone N : zone naturelle à dominante de milieux et paysages naturels à protéger pour des motifs écologiques et la qualité du cadre de vie qui comprend deux secteurs :
 - Ns : secteur de loisirs et de sports
 - Nv : secteur dédié à l'aménagement d'un parc naturel écologique et de loisirs aux Vœux, sur les bords de la Seine, conformément aux Orientations d'Aménagement et de Programmation

3 : Organisation du règlement

Afin d'avoir une lecture complète des droits à construire pour une parcelle, il faut se référer à la fois aux dispositions communes à toutes les zones (les règles inscrites dans ce chapitre s'appliquent à toutes les parcelles), ainsi qu'à la réglementation spécifique de la zone à laquelle la parcelle appartient.

Pour les dispositions générales et la réglementation de chaque zone, le règlement s'organise en trois sections, elles-mêmes divisées en huit articles.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article 1 : Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

- 1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits
- 1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Article 2 : Mixité fonctionnelle et sociale

Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

Article 3 : Volumétrie et implantation des constructions

- 3-1 Emprise au sol
- 3-2 Hauteur des constructions
- 3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques
- 3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives
- 3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Article 4 : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

- 4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères
- 4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
- 4-3 Performances énergétiques
- 4-4 Performance environnementale globale
- 4-5 Gestion des risques et des nuisances

Article 5 : Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

- 5-1 Coefficient de biotope par surface
- 5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres
- 5-3 Espaces protégés

Article 6 : Stationnement

- 6-1 Dispositions générales
- 6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés
- 6-3 Pour le stationnement des cycles
- 6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides
- 6-5 Dispositions particulières

Section 3 : Équipements et réseaux

Article 7 : Desserte par les voies publiques ou privées

- 7-1 Dispositions générales
- 7-2 Voirie
- 7-3 Accès

Article 8 : Desserte par les réseaux

- 8-1 Alimentation en eau potable
- 8-2 Assainissement
- 8-3 Stockage des déchets
- 8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

4 : Destinations et sous-destinations

Le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 a conduit à une redéfinition des destinations des constructions avec la création de sous-destination. Les articles 1 et 2 de chaque zone précisent les destinations et sous destinations autorisées ou soumises à conditions. Le tableau ci-dessous permet de définir plus précisément ces destinations et sous destinations d'un point de vue du Code de l'Urbanisme.

Destinations	Sous-destinations	Définitions (arrêté du 10 novembre 2016)
Habitation	Logement	Constructions destinées au logement principal, secondaire ou occasionnel des ménages à l'exclusion des hébergements couverts par la sous-destination <i>Hébergement</i> .
	Hébergement	Constructions destinées à l'hébergement dans des résidences ou foyers avec service : maisons de retraite, résidences universitaires, foyers de travailleurs et résidences autonomie.
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail	Constructions commerciales destinées à la présentation et vente de bien directes à une clientèle ainsi que les constructions artisanales destinées principalement à la vente de biens ou services.
	Restauration	Constructions destinées à la restauration ouverte à la vente directe pour une clientèle commerciale.

	Commerce de gros	Constructions destinées à la présentation et la vente de biens pour une clientèle professionnelle.
	Activité de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle	Constructions destinées à l'accueil d'une clientèle pour la conclusion directe de contrat de vente de services ou de prestation de services et accessoirement la présentation de biens.
	Hébergement hôtelier et touristique	Constructions destinées à l'hébergement temporaire de courte ou moyenne durée proposant un service commercial.
	Cinéma	Construction répondant à la définition d'établissement de spectacles cinématographiques mentionnée à l'article L.212-1 du Code du Cinéma et de l'Image Animée accueillant une clientèle commerciale.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés	Constructions destinées à assurer une mission de service public. Ces constructions peuvent être fermées au public ou ne prévoir qu'un accueil limité du public. Cette sous-destination comprend notamment les constructions de l'État, des collectivités territoriales, de leurs groupements ainsi que les constructions des autres personnes morales investies d'une mission de service public.
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés	Constructions des équipements collectifs de nature technique ou industrielle. Cette sous-destination comprend notamment les constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions techniques conçues spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains, les constructions industrielles concourant à la production d'énergie.
	Établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale	Équipements d'intérêts collectifs destinés à l'enseignement ainsi que les établissements destinés à la petite enfance, les équipements d'intérêts collectifs hospitaliers, les équipements collectifs accueillant des services sociaux, d'assistance, d'orientation et autres services similaires.

	<i>Salles d'art et de spectacles</i>	Constructions destinées aux activités créatives, artistiques et de spectacle, musées et autres activités culturelles d'intérêt collectif.
	<i>Équipements sportifs</i>	Équipements d'intérêts collectifs destinés à l'exercice d'une activité sportive. Cette sous-destination comprend notamment les stades, les gymnases ainsi que les piscines ouvertes au public.
	<i>Autres équipements recevant du public</i>	Équipements collectifs destinés à accueillir du public afin de satisfaire un besoin collectif ne répondant à aucune autre sous-destination définie au sein de la destination <i>Équipement d'intérêt collectif et services publics</i> . Cette sous-destination recouvre notamment les lieux de culte, les salles polyvalentes, les aires d'accueil des gens du voyage.
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	<i>Industrie</i>	Constructions destinées à l'activité extractive et manufacturière du secteur primaire, les constructions destinées à l'activité industrielle du secteur secondaire ainsi que les constructions artisanales du secteur de la construction ou de l'industrie. Cette sous-destination recouvre notamment les activités de production, de construction ou de réparation susceptibles de générer des nuisances.
	<i>Entrepôt</i>	Constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique.
	<i>Bureau</i>	Constructions destinées aux activités de direction et de gestion des entreprises des secteurs primaires, secondaires et tertiaires.
	<i>Centre de congrès et d'exposition</i>	Constructions destinées à l'événementiel polyvalent, l'organisation de salons et forums à titre payant.

Titre 2

Dispositions applicables aux zones urbaines

ZONE UA

La zone UA correspond au secteur du Vieil Orly et du Centre ancien.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UA.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UA.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UA.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumis à des conditions particulières :

- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'entrepôt situés dans les constructions autres que celles mentionnées à l'article UA.1-1, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 100 m²,
- l'extension des locaux à usage d'industrie, présents dans la zone à la date d'approbation du présent document, à la condition que cette extension n'augmente pas l'emprise au sol à la date d'approbation du présent PLU de plus de 10 %, et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,

- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'artisanat ou de commerce, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 500 m², et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement de locaux destinés à la restauration, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 500 m²,
- la construction ou l'aménagement d'activités et de services qui accueillent une clientèle, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 500 m², et qu'ils n'entraînent pas de nuisance pour le voisinage,
- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement.

Article UA.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

UA.2-1 Linéaires commerciaux et de services de proximité à préserver ou à créer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme

UA.2-1-1 En rez-de-chaussée des constructions implantées le long du linéaire des voies publiques ou privées bordées par un « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, sont interdits les changements de destination ou la création de locaux autres que :

- les commerces et activités de service,
- les activités artisanales.

UA.2-1-2 Le long du « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, en cas de réalisation de locaux commerciaux, de services ou d'artisanat, des bonus sont accordés :

- un bonus de hauteur de 1 mètre en rez-de-chaussée sera autorisé, augmentant la hauteur totale de la construction autorisée de 1 mètre,
- le nombre de place de stationnement sera limité à 1 place minimum par création de commerce, de service ou d'artisanat.

UA.2-1-3 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas pris en compte pour l'application de cette règle.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UA.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UA.3-1 Emprise au sol

UA.3-1-1 Dispositions générales

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60 % de la superficie du terrain.

UA.3-1-2 Cas particuliers

Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations liées aux services publics ou d'intérêt collectif.

UA.3-2 Hauteur des constructions

UA.3-2-1 Dispositions générales

UA.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UA.3-2-1-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 9,50 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,
- 12 mètres au point le plus haut de la construction.

UA.3-2-2 Cas particuliers

UA.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UA.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UA.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UA.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,

- soit en retrait d'au moins 0,50 mètre.

UA.3-3-2 Cas particuliers

UA.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UA.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour assurer une harmonie avec les séquences bâties existantes,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UA.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UA.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

UA.3-4-1 Dispositions générales

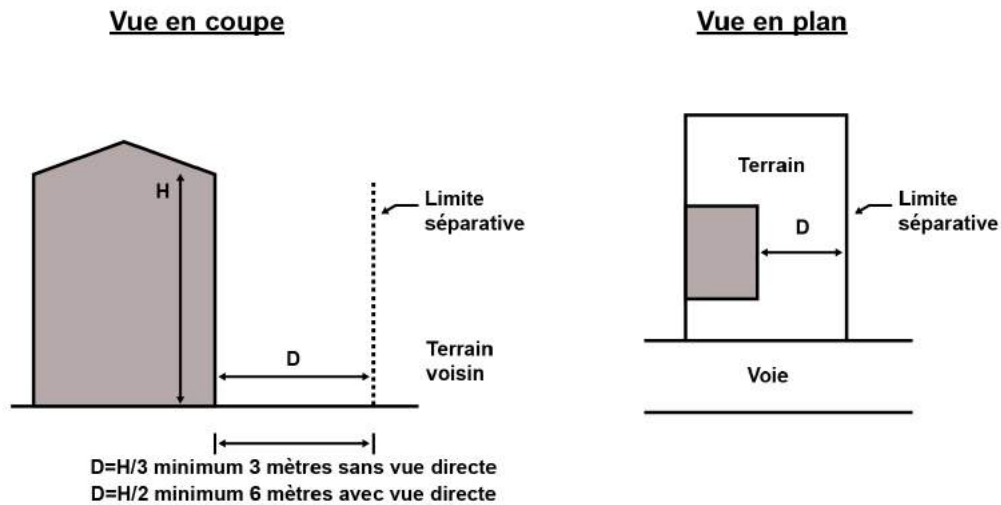
UA.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UA.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UA.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- soit $D=H/3$ avec un minimum de 3 mètres si la façade ne comporte pas de vue directe,

- soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes.



UA.3-4-2 Cas particuliers

UA.3-4-2-1 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UA.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UA.3-4-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

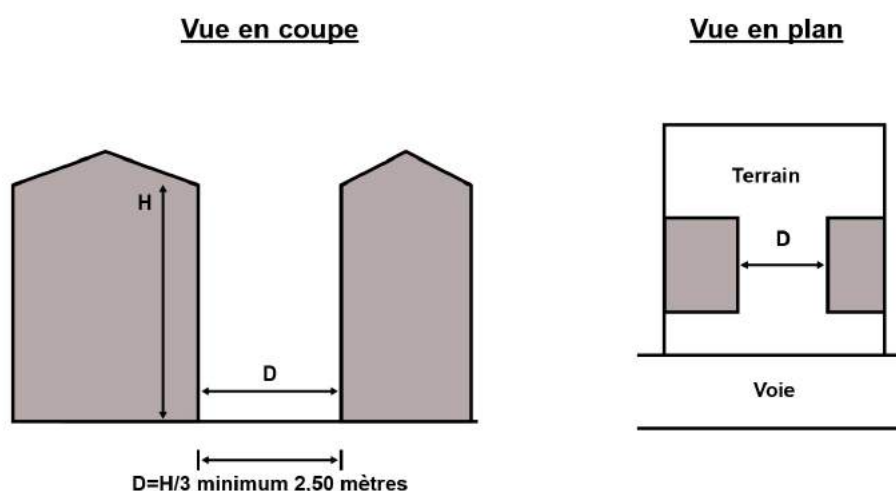
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- lorsque le pétitionnaire institue ou a institué avec les propriétaires des fonds riverains une servitude de cour commune établie par un acte authentique ou par la voie judiciaire et propre à assurer le respect des distances prévues à l'article UA.3-5,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques,
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,

- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UA.3-4-1.

UA.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Lorsque les constructions édifiées sur une même emprise foncière ne sont pas contiguës, la distance les séparant, comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point d'un bâtiment à tout point d'un autre bâtiment, doit être au moins égale :

- au tiers de la hauteur de la plus haute façade élevée sur le sol naturel avec un minimum de 2,50 mètres ($D=H/3$ avec un minimum de 2,50 mètres).



Article UA.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UA.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UA.4-1-1 Les principes généraux

UA.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocre, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UA.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UA.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UA.4-1-2 Les façades

UA.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter, sauf dans les ensembles urbains remarquables repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme et figurant au plan graphique où ils sont interdits.

UA.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UA.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UA.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UA.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UA.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UA.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UA.4-1-3 Les toitures

UA.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UA.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UA.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UA.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UA.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UA.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UA.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UA.4-1-4 Les clôtures

UA.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UA.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UA.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UA.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UA.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UA.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

UA.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

UA.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

UA.4-2-3 Les toits de type Mansart comportant des brisis et des terrassons ne sont pas autorisés dans le périmètre de protection des monuments historiques.

UA.4-3 Performances énergétiques

UA.4-3-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,

- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UA.4-3-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UA.4-4 Performance environnementale globale

UA.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UA.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UA.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UA.4-5 Gestion des risques et des nuisances

UA.4-5-1 La protection contre le bruit

UA.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UA.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UA.4-5-2 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

Article UA.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UA.5-1 Coefficient de biotope par surface

UA.5-1-1 20 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 15 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UA.5-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UA.5-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UA.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UA.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UA.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UA.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UA.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,

- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UA.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UA.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UA.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UA.5-3-1 Talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

UA.5-3-2 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UA.6 - Stationnement

UA.6-1 Dispositions générales

UA.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UA.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UA.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 0,5 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 1 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher et un minimum de 1 place par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.

Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.
--	--

UA.6-3 Pour le stationnement des cycles

UA.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

UA.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UA.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UA.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UA.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UA.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UA.6-5 Dispositions particulières

UA.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UA.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UA.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UA.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UA.6-5-5 Dans le cas où une contrainte technique empêche la réalisation des places prévues par les alinéas précédents, le pétitionnaire doit satisfaire une des conditions suivantes :

- la réalisation des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- la concession des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes dans un parc public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UA.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UA.7-1 Dispositions générales

UA.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UA.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UA.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UA.7-2 Voirie

UA.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UA.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UA.7-3 Accès

UA.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UA.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UA.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par unité foncière. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UA.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UA.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UA.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UA.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UA.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UA.8 - Desserte par les réseaux

UA.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UA.8-2 Assainissement

UA.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UA.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UA.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UA.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UA.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UA.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UA.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UA.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UA.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UA.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UA.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UA.8-3 Stockage des déchets

UA.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UA.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UA.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UA.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UA.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UA.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UA.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UA.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UA.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UC

La zone UC correspond aux zones d'habitat collectif.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UC.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UC.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UC.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumis à des conditions particulières :

- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'entrepôt situés dans les constructions autres que celles mentionnées à l'article UC.1-1, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 100 m²,
- l'extension des locaux à usage d'industrie, présents dans la zone à la date d'approbation du présent document, à la condition que cette extension n'augmente pas l'emprise au sol à la date d'approbation du présent PLU de plus de 10 %, et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,

- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'artisanat ou de commerce, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 500 m², et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement de locaux destinés à la restauration, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 500 m²,
- la construction ou l'aménagement d'activités et de services qui accueillent une clientèle, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 500 m², et qu'ils n'entraînent pas de nuisance pour le voisinage,
- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement.

Article UC.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

UC.2-1 Linéaires commerciaux et de services de proximité à préserver ou à créer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme

UC.2-1-1 En rez-de-chaussée des constructions implantées le long du linéaire des voies publiques ou privées bordées par un « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, sont interdits les changements de destination ou la création de locaux autres que :

- les commerces et activités de service,
- les activités artisanales.

UC.2-1-2 Le long du « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, en cas de réalisation de locaux commerciaux, de services ou d'artisanat, des bonus sont accordés :

- un bonus de hauteur de 1 mètre en rez-de-chaussée sera autorisé, augmentant la hauteur totale de la construction autorisée de 1 mètre,
- le nombre de place de stationnement sera limité à 1 place minimum par création de commerce, de service ou d'artisanat.

UC.2-1-3 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas pris en compte pour l'application de cette règle.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UC.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UC.3-1 Emprise au sol

UC.3-1-1 Dispositions générales

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60 % de la superficie du terrain.

UC.3-1-2 Cas particuliers

Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations liées aux services publics ou d'intérêt collectif.

UC.3-2 Hauteur des constructions

UC.3-2-1 Dispositions générales

UC.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UC.3-2-1-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 21 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,
- 22,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UC.3-2-2 Cas particuliers

UC.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UC.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UC.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UC.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,

- soit en retrait d'au moins 3 mètres.

UC.3-3-2 Cas particuliers

UC.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UC.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UC.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UC.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

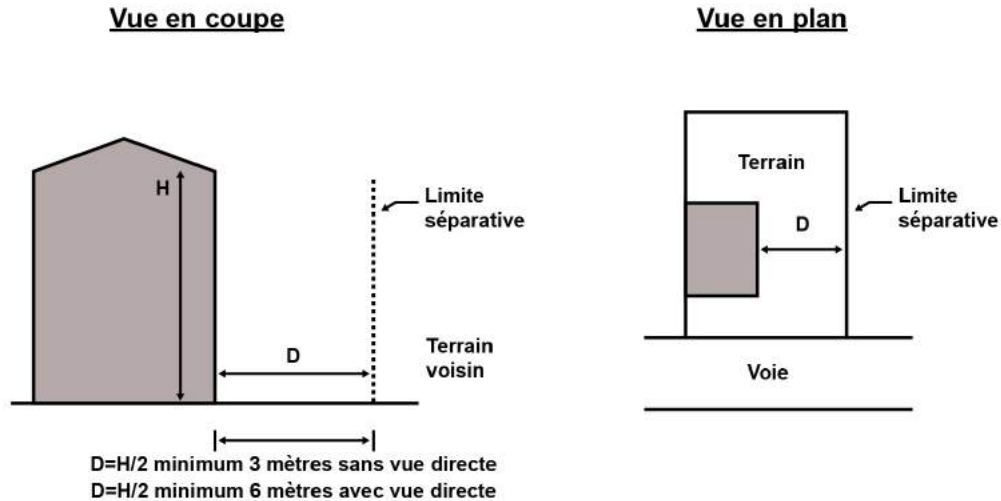
UC.3-4-1 Dispositions générales

UC.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UC.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UC.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

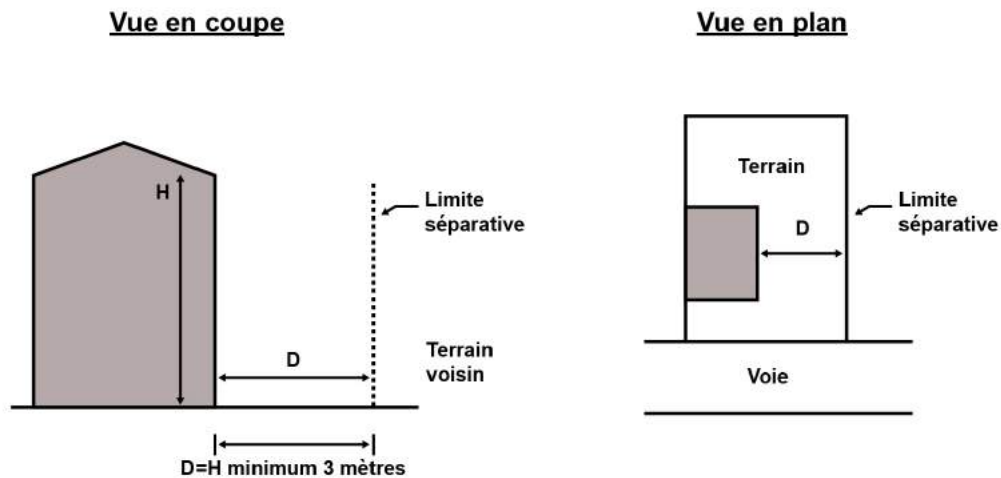
- soit $D=H/2$ avec un minimum de 3 mètres si la façade ne comporte pas de vue directe,
- soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes.



UC.3-4-2 Cas particuliers

UC.3-4-2-1 Lorsque la limite séparative constitue une limite sur le document graphique entre la zone UC et la zone UP, les constructions devront s'implanter en retrait des limites séparatives, en respectant un recul d'au moins égal à :

- D=H avec un minimum de 3 mètres.



UC.3-4-2-2 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UC.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UC.3-4-2-3 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

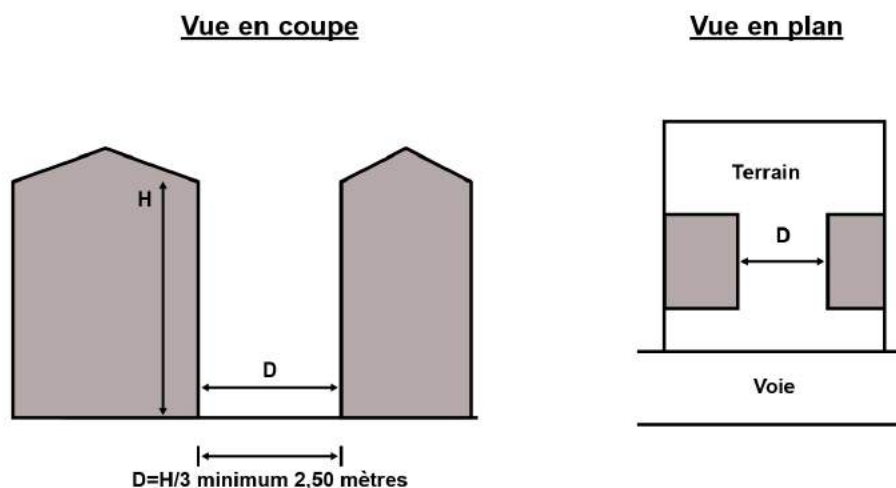
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,

- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques,
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UC.3-4-1.

UC.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Lorsque les constructions édifiées sur une même emprise foncière ne sont pas contiguës, la distance les séparant, comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point d'un bâtiment à tout point d'un autre bâtiment, doit être au moins égale :

- au tiers de la hauteur de la plus haute façade élevée sur le sol naturel avec un minimum de 2,50 mètres ($D=H/3$ avec un minimum de 2,50 mètres).



Article UC.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UC.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UC.4-1-1 Les principes généraux

UC.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocré, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UC.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UC.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UC.4-1-2 Les façades

UC.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter, sauf dans les ensembles urbains remarquables repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme et figurant au plan graphique où ils sont interdits.

UC.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UC.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UC.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UC.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UC.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UC.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UC.4-1-3 Les toitures

UC.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UC.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UC.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UC.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UC.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UC.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UC.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UC.4-1-4 Les clôtures

UC.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UC.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UC.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UC.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UC.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UC.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

UC.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

UC.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

UC.4-3 Performances énergétiques

UC.4-3-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UC.4-3-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UC.4-4 Performance environnementale globale

UC.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UC.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UC.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UC.4-5 Gestion des risques et des nuisances

UC.4-5-1 La protection contre le bruit

UC.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en

matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UC.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UC.4-5-2 La protection contre le risque d'inondation

Un plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) de la Seine a été approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. Il concerne une partie du territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UC.4-5-3 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

Article UC.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UC.5-1 Coefficient de biotope par surface

UC.5-1-1 20 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 15 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UC.5-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UC.5-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UC.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UC.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UC.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UC.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UC.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UC.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UC.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UC.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UC.5-3-1 Espace vert paysager relais au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des espaces verts relais doit être maintenu. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère, de loisirs et sportive sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux. Les plantations existantes doivent être conservées sauf exception justifiée par un enjeu phytosanitaire, paysager ou de sécurité publique.

UC.5-3-2 Talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique

est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

UC.5-3-3 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagement liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UC.6 - Stationnement

UC.6-1 Dispositions générales

UC.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UC.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UC.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p><i>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 0,5 place de stationnement par logement.• Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par logement. <p><i>Logement</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 1 place de stationnement par logement.• Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher et un minimum de 1 place par logement.

	<p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> 1 place par tranche de 5 chambres entamée. 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UC.6-3 Pour le stationnement des cycles

UC.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée

Industrie	• 5 m ² par tranche de 1 000 m ² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	• 5 m ² par tranche de 1 000 m ² de surface de plancher entamée
Restauration	• Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	• Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	• 1 place (1,50 m ²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	• 1 place (1,50 m ²) pour 5 élèves

UC.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UC.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UC.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UC.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UC.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UC.6-5 Dispositions particulières

UC.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UC.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UC.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UC.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UC.6-5-5 Dans le cas où une contrainte technique empêche la réalisation des places prévues par les alinéas précédents, le pétitionnaire doit satisfaire une des conditions suivantes :

- la réalisation des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- la concession des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes dans un parc public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UC.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UC.7-1 Dispositions générales

UC.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UC.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UC.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UC.7-2 Voirie

UC.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UC.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UC.7-3 Accès

UC.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UC.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UC.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par bâtiment, sous réserve de la sécurité et de la configuration des voies et des emprises publiques. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UC.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UC.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UC.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UC.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UC.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UC.8 - Desserte par les réseaux

UC.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UC.8-2 Assainissement

UC.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UC.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UC.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UC.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UC.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UC.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UC.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus

à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UC.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UC.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UC.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UC.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UC.8-3 Stockage des déchets

UC.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UC.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UC.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UC.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UC.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UC.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UC.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UC.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UC.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UE

La zone UE correspond aux zones d'activités économiques.

Cette zone comprend trois secteurs :

- UEa : secteur dédié aux activités économiques, notamment industrielles et artisanales, situées dans le tissu urbain et à proximité des zones d'habitat,
- UEo : secteur dédié à l'usine des eaux,
- UEt : secteur dédié aux activités ferroviaires, aux gares et au site de maintenance et de remisage du tramway.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UE.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UE.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les constructions et installations à destination d'habitation ainsi que leur extension, à l'exception de celles mentionnées à l'article UE.1-2,
- les terrains de camping ou de caravanage, sauf dans les cas prévus à l'article UE.1-2-1.

UE.1-1-1 En secteur UEo

En sus, dans le secteur UEo, sont interdites :

- toutes nouvelles constructions et installations à l'exception de celles mentionnées à l'article UE.1-2-1,
- les occupations et utilisations du sol interdites dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi précisées aux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010.

UE.1-1-2 En secteur UEt

En sus, dans le secteur UEt, sont interdites :

- toutes nouvelles constructions et installations à l'exception de celles mentionnées à l'article UE.1-2-2.

UE.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

UE.1-2-1 Sont soumis à des conditions particulières :

- la construction, l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'habitat, à condition qu'ils soient directement liés à la fonction de gardiennage ou directement nécessaires à une activité autorisée dans la zone ou à un équipement public ou d'intérêt collectif, et qu'ils soient situés sur le même terrain que l'activité dont ils dépendent et que leur surface de plancher n'excède pas 60 m² par logement ou hébergement,
- les terrains de camping ou de caravanage, à la condition qu'ils soient strictement nécessaires à l'accueil des gens du voyage,
- toute nouvelle installation de transbordement de péniches doit faire l'objet de prescriptions spéciales sur l'eau, de la part du gestionnaire du domaine public fluvial, si elle présente un risque de pollution de la Seine.

UE.1-2-2 Au sein des périmètres de gel répertoriés au document graphique, et en application de l'article L.151-41-5 du Code de l'Urbanisme, sont interdites les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 50 m² pour une durée de cinq ans à partir de l'approbation du présent règlement, dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global. Seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.

UE.1-2-1 En secteur UEo

En sus, dans le secteur UEo, sont autorisés :

- les constructions et installations nouvelles ainsi que les extensions nécessaires à l'activité de l'usine des eaux,
- les constructions et installations nouvelles ainsi que les extensions nécessaires aux activités en lien avec l'utilisation de la voie d'eau,
- le stockage et le transit de terres liés aux chantiers de transport et aux chantiers locaux, en vue de leur évacuation par voie fluviale.

Ces aménagements devront respecter les deux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010 relatifs au périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi.

UE.1-2-2 En secteurs UEa et UEt

UE.1-2-2-1 En sus, dans les secteurs UEa et UEt, sont autorisés :

- les constructions et installations nouvelles ainsi que les extensions nécessaires aux activités ferroviaires, aux gares et au site de maintenance et de remisage du tramway.

UE.1-2-2-2 Les constructions sont autorisées sous réserve qu'elles ne dégradent pas les conditions d'accès aux façades par les services de secours, compte-tenu des contraintes imposées par la présence de la ligne aérienne de contact (inscrites au plan de zonage) du tramway T9.

Article UE.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone UE.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UE.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UE.3-1 Emprise au sol

UE.3-1-1 Dispositions générales

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60 % de la superficie du terrain.

UE.3-1-2 En secteur UEa

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 80 % de la superficie du terrain.

UE.3-1-3 Cas particuliers

Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations liées aux services publics ou d'intérêt collectif.

UE.3-2 Hauteur des constructions

UE.3-2-1 Dispositions générales

La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UE.3-2-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 23 mètres au point le plus haut de la construction.

UE.3-2-2 En secteur UEa

Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 16 mètres au point le plus haut de la construction.

UE.3-2-2 Cas particuliers

UE.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UE.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UE.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UE.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- en retrait d'au moins 4 mètres.

UE.3-3-2 En secteur UEa

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,
- soit en retrait d'au moins 4 mètres.

UE.3-3-2 Cas particuliers

UE.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UE.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,

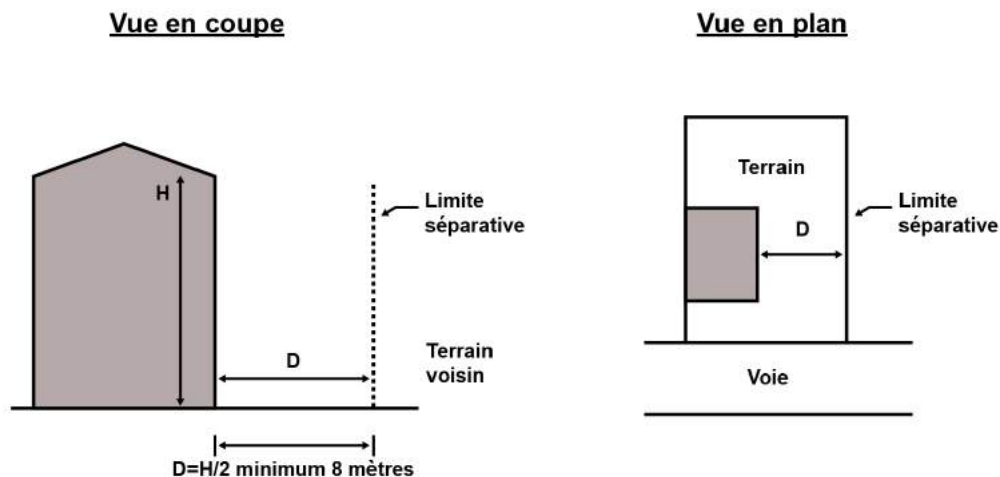
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UE.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UE.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

UE.3-4-1 En zone UE

En zone UE, sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions doivent être édifiées en retrait des limites séparatives. La distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

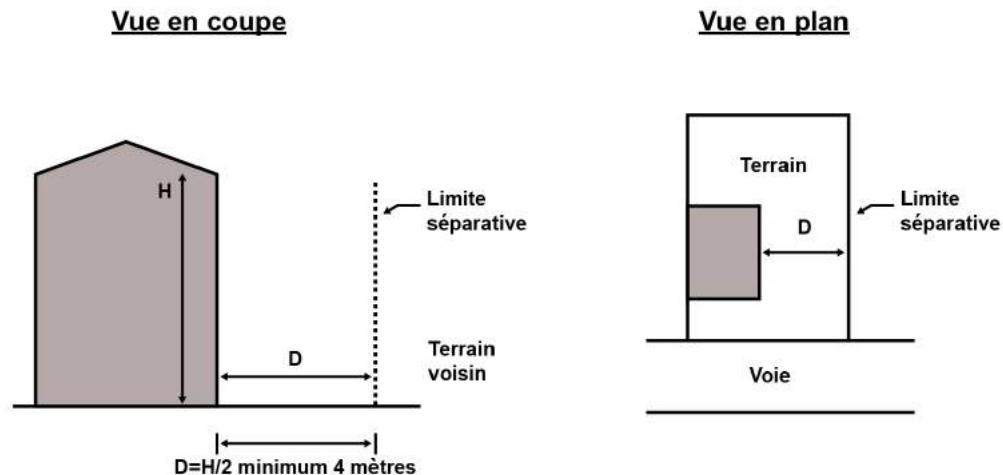
- $D=H/2$ avec un minimum de 8 mètres.



UE.3-4-2 En secteur UEa

En secteur UEa, sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions doivent être édifiées en retrait des limites séparatives. La distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- $D=H/2$ avec un minimum de 4 mètres.



UE.3-4-3 En secteurs UEO et UET

En secteurs UEO et UET, sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UE.3-4-4 Cas particuliers

Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UE.3-4-1.

UE.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cet article est sans objet dans la zone UE.

Article UE.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UE.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UE.4-1-1 Les principes généraux

UE.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocre, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UE.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UE.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UE.4-1-2 Les façades

UE.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter.

UE.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UE.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UE.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UE.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UE.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UE.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et

avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UE.4-1-3 Les toitures

UE.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UE.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UE.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UE.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UE.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UE.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UE.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UE.4-1-4 Les clôtures

UE.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UE.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UE.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UE.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UE.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UE.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

UE.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

UE.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

UE.4-3 Performances énergétiques

UE.4-3-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UE.4-3-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UE.4-4 Performance environnementale globale

UE.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UE.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UE.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UE.4-5 Gestion des risques et des nuisances

UE.4-5-1 La protection contre le bruit

UE.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en

matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UE.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UE.4-5-2 La protection contre le risque d'inondation

Un plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) de la Seine a été approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. Il concerne une partie du territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UE.4-5-3 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

UE.4-5-3 Transport d'hydrocarbure liquide

La commune est concernée par deux canalisations de transport d'hydrocarbure autour desquelles s'appliquent des contraintes en matière d'urbanisme pour les Établissements Recevant du Public (ERP) et les Immeubles de Grande Hauteur (IGH). Ces servitudes figurent en annexe du PLU.

UE.4-5-4 Infrastructure de transport d'électricité

Une infrastructure de transport d'électricité est présente sur la commune. Elle figure en annexe du PLU en tant que servitude d'utilité publique. Le SDRIF 2030 prévoit que les usages des terrains et du voisinage des lignes soient compatibles avec leur présence, afin de ne pas nuire à la mission de service public.

Article UE.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UE.5-1 Coefficient de biotope par surface

UE.5-1-1 Dispositions générales

UE.5-1-1-1 15 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UE.5-1-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UE.5-1-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UE.5-1-2 En secteur UEO

UE.5-1-2-1 En secteur UEO, 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 20 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UE.5-1-2-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UE.5-1-2-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UE.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UE.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UE.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UE.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UE.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UE.5-2-5 En zone UE, hors secteur UEO, Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UE.5-2-6 En secteur UEO, les espaces verts ou plantés doivent comporter 1 arbre de haute tige ou 10 arbustes par tranche de 2 000 m² d'espaces libres. Cet arbre doit être planté dans un volume en pleine terre égal à un cube de 2,50 mètre de côté.

UE.5-2-7 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UE.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UE.5-3-1 Talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

UE.5-3-2 Pelouse de la zone aéroportuaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des espaces verts paysagers relai doit être maintenu, sous réserve de ne pas entraver l'activité aéroportuaire. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère et aux activités liées à la zone aéroportuaire sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux.

UE.5-3-3 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UE.6 - Stationnement

UE.6-1 Dispositions générales

UE.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UE.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UE.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 0,5 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 1 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher et un minimum de 1 place par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.

Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UE.6-3 Pour le stationnement des cycles

UE.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activités de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves

Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none">• 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves
---	--

UE.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UE.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UE.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UE.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UE.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UE.6-5 Dispositions particulières

UE.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UE.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UE.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UE.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UE.6-5-5 Dans le cas où une contrainte technique empêche la réalisation des places prévues par les alinéas précédents, le pétitionnaire doit satisfaire une des conditions suivantes :

- la réalisation des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,

- la concession des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes dans un parc public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UE.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UE.7-1 Dispositions générales

UE.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UE.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UE.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UE.7-2 Voirie

UE.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UE.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UE.7-3 Accès

UE.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UE.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UE.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par unité foncière. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UE.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UE.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UE.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UE.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UE.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UE.8 - Desserte par les réseaux

UE.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UE.8-2 Assainissement

UE.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UE.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UE.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UE.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UE.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UE.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UE.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UE.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UE.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le

Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UE.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UE.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UE.8-3 Stockage des déchets

UE.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UE.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UE.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UE.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UE.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UE.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UE.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme. Cette disposition n'est pas applicable à la ligne aérienne de contact du tramway T9.

UE.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UE.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UJC

La zone UJC correspond à la zone d'aménagement du secteur du Chemin des Carrières.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UJC.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UJC.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UJC.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumises à des conditions particulières :

- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement.

Article UJC.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone UJC.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UJC.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UJC.3-1 Emprise au sol

Cet article est sans objet dans la zone UJC.

UJC.3-2 Hauteur des constructions

UJC.3-2-1 Dispositions générales

UJC.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UJC.3-2-1-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 22 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,
- 25 mètres au point le plus haut de la construction.

UJC.3-2-2 Cas particuliers

UJC.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UJC.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UJC.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UJC.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,
- soit en retrait d'au moins 2 mètres.

UJC.3-3-2 Cas particuliers

UJC.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UJC.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UJC.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UJC.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

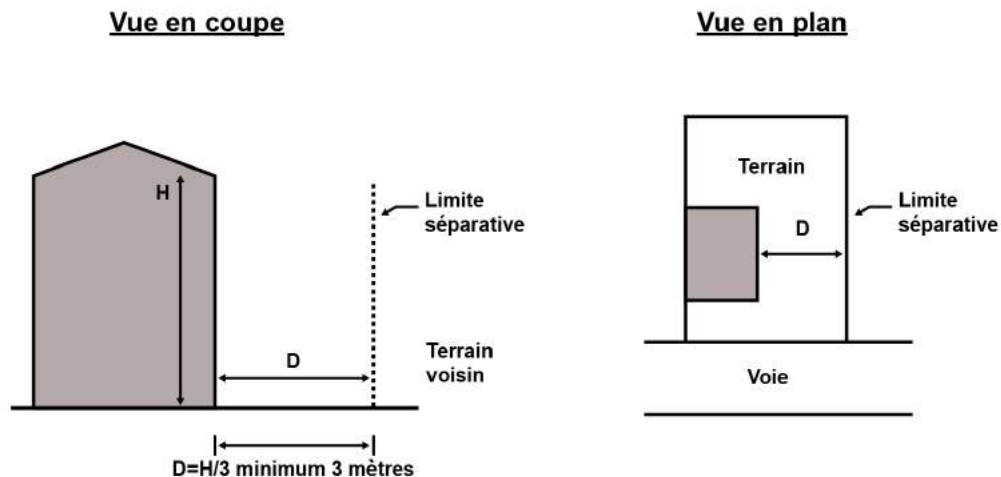
UJC.3-4-1 Dispositions générales

UJC.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UJC.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UJC.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- $D=H/3$ avec un minimum de 3 mètres.



UJC.3-4-2 Cas particuliers

UJC.3-4-2-1 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UJC.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UJC.3-4-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UJC.3-4-1.

UJC.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cet article est sans objet dans la zone UJC.

Article UJC.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UJC.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UJC.4-1-1 Les principes généraux

UJC.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocre, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UJC.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UJC.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UJC.4-1-2 Les façades

UJC.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter.

UJC.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UJC.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UJC.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UJC.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UJC.4-1-2-6 Des ruptures d'alignement entre les constructions sont autorisées.

UJC.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UJC.4-1-3 Les toitures

UJC.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UJC.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UJC.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UJC.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UJC.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UJC.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UJC.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UJC.4-1-4 Les clôtures

UJC.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UJC.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UJC.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UJC.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UJC.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UJC.4-2 Performances énergétiques

UJC.4-2-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions

destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UJC.4-2-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UJC.4-3 Performance environnementale globale

UJC.4-3-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UJC.4-3-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UJC.4-3-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UJC.4-4 Gestion des risques et des nuisances

UJC.4-4-1 La protection contre le bruit

UJC.4-4-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UJC.4-4-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UJC.4-4-2 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en

tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

Article UJC.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UJC.5-1 Coefficient de biotope par surface

UJC.5-1-1 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 25 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UJC.5-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UJC.5-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJC.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UJC.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJC.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UJC.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UJC.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,

- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UJC.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UJC.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UJC.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UJC.5-3-1 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UJC.6 - Stationnement

UJC.6-1 Dispositions générales

UJC.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UJC.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UJC.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,5 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 place de stationnement par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UJC.6-3 Pour le stationnement des cycles

UJC.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

UJC.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UJC.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UJC.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UJC.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UJC.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJC.6-5 Dispositions particulières

UJC.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UJC.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UJC.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UJC.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UJC.6-5-5 La réalisation des aires prévues aux alinéas précédents peut être envisagée :

- sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- dans un parc de stationnement public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UJC.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UJC.7-1 Dispositions générales

UJC.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UJC.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UJC.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UJC.7-2 Voirie

UJC.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas

excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement. Il sera possible de déroger ponctuellement à cette règle sous réserve d'un avis conforme des services concernés par l'utilisation de ladite voie.

UJC.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UJC.7-3 Accès

UJC.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UJC.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UJC.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par bâtiment. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJC.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UJC.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UJC.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UJC.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UJC.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UJC.8 - Desserte par les réseaux

UJC.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UJC.8-2 Assainissement

UJC.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UJC.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UJC.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un

prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UJC.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UJC.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UJC.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UJC.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UJC.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UJC.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UJC.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UJC.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UJC.8-3 Stockage des déchets

UJC.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UJC.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UJC.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UJC.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UJC.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UJC.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UJC.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UJC.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UJC.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UJF

La zone UJF correspond à la zone d'aménagement du secteur sud du SÉNIA et du Pont de Rungis (Constellation, parkings Air France, franges de la cité-jardin).

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UJF.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UJF.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UJF.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

UJF.1-2-1 Sont soumis à des conditions particulières :

- l'extension des locaux à usage d'industrie, présents dans la zone à la date d'approbation du présent document, à la condition que cette extension n'augmente pas l'emprise au sol à la date d'approbation du présent PLU de plus de 10 %, et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'entrepôt situés dans les constructions autres que celles mentionnées à l'article UJF.1-1, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 100 m²,

- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement,

UJF.1-2-2 Au sein des périmètres de gel répertoriés au document graphique, et en application de l'article L.151-41-5 du Code de l'Urbanisme, sont interdites les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 50 m² pour une durée de cinq ans à partir de l'approbation du présent règlement, dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global. Seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.

Article UJF.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone UJF.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UJF.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UJF.3-1 Emprise au sol

Cet article est sans objet dans la zone UJF.

UJF.3-2 Hauteur des constructions

UJF.3-2-1 Dispositions générales

UJF.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UJF.3-2-1-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 27 mètres au point le plus haut de la construction.

UJF.3-2-2 Cas particuliers

UJF.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UJF.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...

- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UJF.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UJF.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,
- soit en retrait d'au moins 3 mètres.

UJF.3-3-2 Cas particuliers

UJF.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UJF.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UJF.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UJF.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

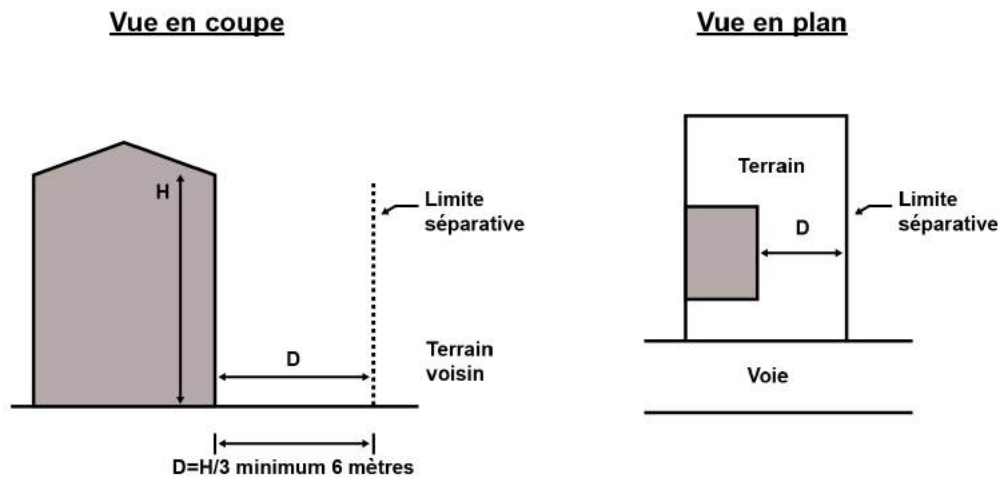
UJF.3-4-1 Dispositions générales

UJF.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UJF.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UJF.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- $D=H/3$ avec un minimum de 6 mètres.



UJF.3-4-2 Cas particuliers

UJF.3-4-2-1 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UJF.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UJF.3-4-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,

- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UJF.3-4-1.

UJF.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cet article est sans objet dans la zone UJF.

Article UJF.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UJF.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UJF.4-1-1 Les principes généraux

UJF.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocre, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UJF.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UJF.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UJF.4-1-2 Les façades

UJF.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter.

UJF.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UJF.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UJF.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UJF.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UJF.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UJF.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UJF.4-1-3 Les toitures

UJF.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UJF.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UJF.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UJF.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UJF.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UJF.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UJF.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UJF.4-1-4 Les clôtures

UJF.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UJF.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UJF.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UJF.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UJF.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UJF.4-2 Performances énergétiques

UJF.4-2-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UJF.4-2-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UJF.4-3 Performance environnementale globale

UJF.4-3-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UJF.4-3-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UJF.4-3-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UJF.4-4 Gestion des risques et des nuisances

UJF.4-4-1 La protection contre le bruit

UJF.4-4-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en

matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UJF.4-4-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UJF.4-4-2 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

Article UJF.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UJF.5-1 Coefficient de biotope par surface

UJF.5-1-1 15 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UJF.5-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UJF.5-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJF.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UJF.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJF.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UJF.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UJF.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UJF.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UJF.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UJF.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UJF.5-3-1 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UJF.6 - Stationnement

UJF.6-1 Dispositions générales

UJF.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UJF.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UJF.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,5 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 place de stationnement par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UJF.6-3 Pour le stationnement des cycles

UJF.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

UJF.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UJF.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UJF.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UJF.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UJF.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJF.6-5 Dispositions particulières

UJF.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UJF.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UJF.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UJF.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UJF.6-5-5 La réalisation des aires prévues aux alinéas précédents peut être envisagée :

- sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- dans un parc de stationnement public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UJF.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UJF.7-1 Dispositions générales

UJF.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UJF.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UJF.7-2 Voirie

UJF.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UJF.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UJF.7-3 Accès

UJF.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UJF.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UJF.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par bâtiment. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJF.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UJF.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UJF.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UJF.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UJF.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UJF.8 - Desserte par les réseaux

UJF.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UJF.8-2 Assainissement

UJF.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UJF.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UJF.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UJF.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UJF.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UJF.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UJF.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UJF.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UJF.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UJF.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UJF.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UJF.8-3 Stockage des déchets

UJF.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UJF.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UJF.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UJF.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UJF.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UJF.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UJF.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UJF.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UJF.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UJS

La zone UJS correspond à la zone d'aménagement du secteur nord du SÉNIA et du Pont de Rungis (Quinze Arpents, Puits Dixme).

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UJS.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UJS.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UJS.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

UJS.1-2-1 Sont soumis à des conditions particulières :

- l'extension des locaux à usage d'industrie, présents dans la zone à la date d'approbation du présent document, à la condition que cette extension n'augmente pas l'emprise au sol à la date d'approbation du présent PLU de plus de 10 %, et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'entrepôt situés dans les constructions autres que celles mentionnées à l'article UJS.1-1, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 100 m²,

- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement,

UJS.1-2-2 Au sein des périmètres de gel répertoriés au document graphique, et en application de l'article L.151-41-5 du Code de l'Urbanisme, sont interdites les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 50 m² pour une durée de cinq ans à partir de l'approbation du présent règlement, dans l'attente de l'approbation d'un projet d'aménagement global. Seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.

Article UJS.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone UJS.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UJS.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UJS.3-1 Emprise au sol

Cet article est sans objet dans la zone UJS.

UJS.3-2 Hauteur des constructions

UJS.3-2-1 Dispositions générales

UJS.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UJS.3-2-1-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 29 mètres au point le plus haut de la construction.

UJS.3-2-2 Cas particuliers

UJS.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UJS.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...

- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UJS.3-2-2-3 La construction de serre et d'équipement de production agricole sur les toits est autorisée, dans la limite de 5 mètres de hauteur, et sans que la hauteur totale de la construction ne dépasse 34 mètres. Pour bénéficier de cette disposition, ces constructions doivent relever de la destination « exploitation agricole ou forestière ». À ce titre, le pétitionnaire devra joindre l'ensemble des justificatifs validant cette destination. Leur changement de destination est interdit.

UJS.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UJS.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,
- soit en retrait d'au moins 3 mètres.

UJS.3-3-2 Cas particuliers

UJS.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UJS.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UJS.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UJS.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

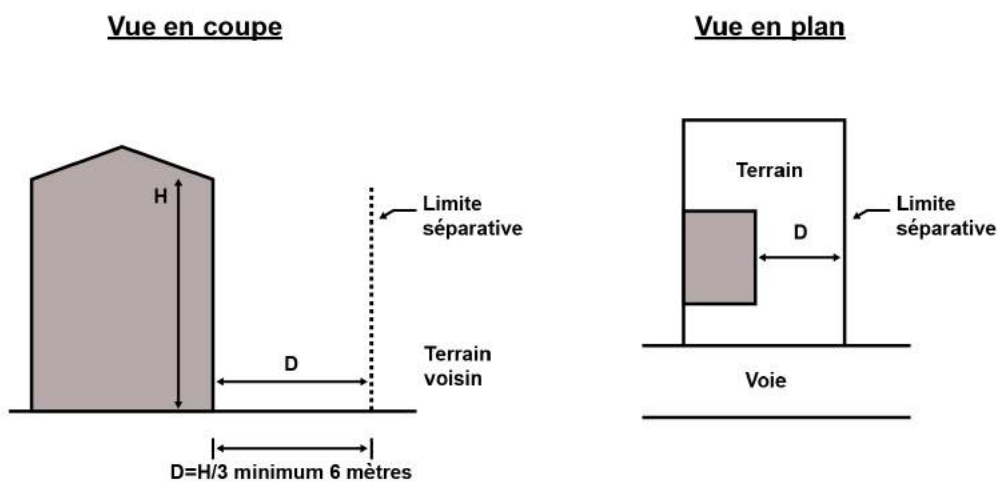
UJS.3-4-1 Dispositions générales

UJS.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UJS.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UJS.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- $D=H/3$ avec un minimum de 6 mètres.



UJS.3-4-2 Cas particuliers

UJS.3-4-2-1 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UJS.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UJS.3-4-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,

- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UJS.3-4-1.

UJS.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cet article est sans objet dans la zone UJS.

Article UJS.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UJS.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UJS.4-1-1 Les principes généraux

UJS.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocré, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UJS.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UJS.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UJS.4-1-2 Les façades

UJS.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter.

UJS.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UJS.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UJS.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UJS.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UJS.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UJS.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UJS.4-1-3 Les toitures

UJS.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UJS.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UJS.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UJS.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UJS.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UJS.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UJS.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UJS.4-1-4 Les clôtures

UJS.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UJS.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UJS.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UJS.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UJS.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UJS.4-2 Performances énergétiques

UJS.4-2-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UJS.4-2-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UJS.4-3 Performance environnementale globale

UJS.4-3-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UJS.4-3-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UJS.4-3-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UJS.4-4 Gestion des risques et des nuisances

UJS.4-4-1 La protection contre le bruit

UJS.4-4-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UJS.4-4-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UJS.4-4-2 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

Article UJS.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UJS.5-1 Coefficient de biotope par surface

UJS.5-1-1 15 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UJS.5-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UJS.5-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJS.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UJS.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJS.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UJS.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UJS.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UJS.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UJS.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UJS.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UJS.5-3-1 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UJS.6 - Stationnement

UJS.6-1 Dispositions générales

UJS.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UJS.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UJS.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • 0,5 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 place de stationnement par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.

Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UJS.6-3 Pour le stationnement des cycles

UJS.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

UJS.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UJS.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés,

clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UJS.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UJS.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UJS.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJS.6-5 Dispositions particulières

UJS.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UJS.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UJS.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UJS.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UJS.6-5-5 La réalisation des aires prévues aux alinéas précédents peut être envisagée :

- sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- dans un parc de stationnement public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UJS.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UJS.7-1 Dispositions générales

UJS.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UJS.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,

- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UJS.7-2 Voirie

UJS.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UJS.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UJS.7-3 Accès

UJS.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UJS.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UJS.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par bâtiment. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UJS.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UJS.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UJS.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UJS.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UJS.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UJS.8 - Desserte par les réseaux

UJS.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UJS.8-2 Assainissement

UJS.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UJS.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UJS.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UJS.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UJS.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UJS.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UJS.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UJS.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UJS.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UJS.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UJS.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UJS.8-3 Stockage des déchets

UJS.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UJS.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UJS.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UJS.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UJS.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UJS.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UJS.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UJS.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UJS.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UP

La zone UP correspond aux zones d'habitat individuel et pavillonnaire.

Cette zone comprend deux secteurs :

- UPa : secteur d'habitat individuel couvrant le quartier du Parc de la Cloche,
- UPb : secteur d'habitat individuel couvrant les quartiers de Grignon, du Clos Marcel Paul et de la cité-jardin.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UP.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UP.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UP.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumis à des conditions particulières :

- sauf en secteur UPa et UPb, l'extension des locaux à usage d'industrie ou d'entrepôt, présents dans la zone à la date d'approbation du présent document, à la condition que cette extension n'augmente pas l'emprise au sol à la date d'approbation du présent PLU de plus de 10 %, et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,

- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'artisanat ou de commerce, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 150 m², et qu'ils n'entraînent pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement de locaux destinés à la restauration, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 150 m², et qu'ils n'entraînent pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement de bureaux, d'activités et de services qui accueillent une clientèle, à la condition que leur surface de plancher n'excède pas 150 m², et qu'ils n'entraînent pas de nuisance pour le voisinage,
- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement.

Article UP.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

UP.2-1 Linéaires commerciaux et de services de proximité à préserver ou à créer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme

UP.2-1-1 En rez-de-chaussée des constructions implantées le long du linéaire des voies publiques ou privées bordées par un « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, sont interdits les changements de destination ou la création de locaux autres que :

- les commerces et activités de service,
- les activités artisanales.

UP.2-1-2 Le long du « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, en cas de réalisation de locaux commerciaux, de services ou d'artisanat, des bonus sont accordés :

- un bonus de hauteur de 1 mètre en rez-de-chaussée sera autorisé, augmentant la hauteur totale de la construction autorisée de 1 mètre,
- le nombre de place de stationnement sera limité à 1 place minimum par création de commerce, de service ou d'artisanat.

UP.2-1-3 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas pris en compte pour l'application de cette règle.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UP.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UP.3-1 Emprise au sol

UP.3-1-1 Dispositions générales

UP.3-1-1-1 L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 40 % de la superficie du terrain.

UP.3-1-1-2 L'emprise au sol est portée à 55 % pour les bâtiments comportant des locaux à usage de commerce ou d'artisanat ou de services au rez-de-chaussée, si la construction est desservie par l'avenue Adrien Raynal ou la rue des Martyrs de Châteaubriant.

UP.3-1-2 En secteur UPa

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 30 % de la superficie du terrain.

UP.3-1-3 En secteur UPb

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 60 % de la superficie du terrain.

UP.3-1-4 Dispositions particulières

UP.3-1-4-1 Lorsqu'à la date d'approbation du PLU, une ou plusieurs constructions existent déjà sur le terrain et que l'emprise au sol maximale autorisée est consommée en totalité, un dépassement de la règle est autorisée dans une limite de 15 m² d'emprise au sol supplémentaire.

UP.3-1-4-2 Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations liées aux services publics ou d'intérêt collectif.

UP.3-2 Hauteur des constructions

UP.3-2-1 Dispositions générales

UP.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UP.3-2-1-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 7,50 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,
- 10,50 mètres au faitage de la toiture inclinée.

UP.3-2-2 En secteur UPa

Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 7,50 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,

- 10,50 mètres au faitage de la toiture inclinée.

UP.3-2-3 En secteur UPb

Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder :

- 9,50 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,
- 12 mètres au faitage de la toiture inclinée.

UP.3-2-4 Cas particuliers

UP.3-2-4-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UP.3-2-4-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UP.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UP.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- en retrait d'au moins 4 mètres.

UP.3-3-2 En secteur UPa

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- en retrait d'au moins 6 mètres.

UP.3-3-3 En secteur UPb

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- en retrait d'au moins 3 mètres.

UP.3-3-4 Cas particuliers

UP.3-3-4-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de

l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UP.3-3-4-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m²,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UP.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UP.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

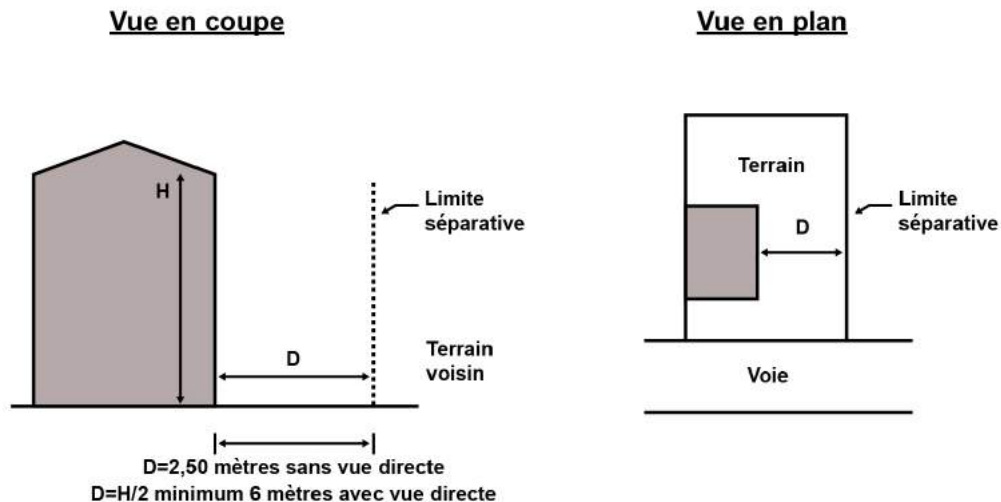
UP.3-4-1 Dispositions générales

UP.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UP.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UP.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- soit $D=2,50$ mètres si la façade ne comporte pas de vue directe,
- soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes.

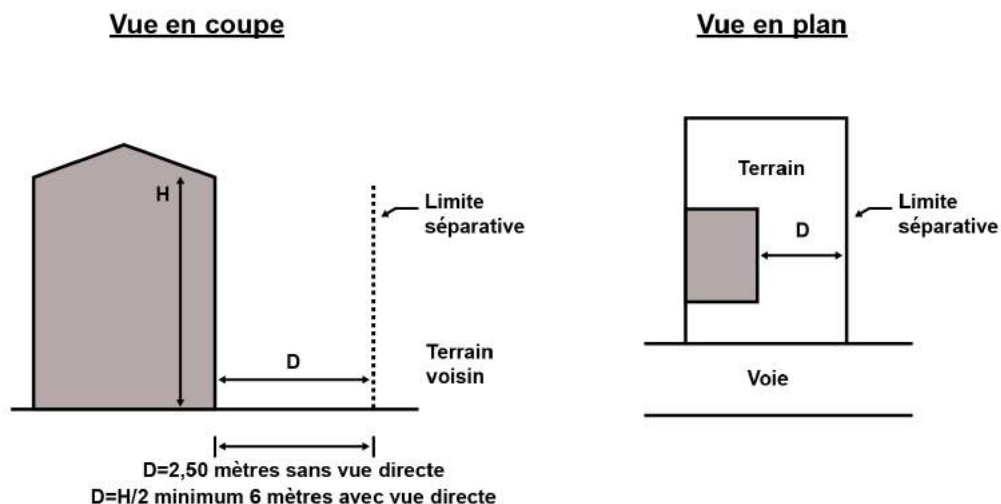


UP.3-4-2 En secteur UPa

UP.3-4-2-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur une limite séparative, soit en retrait.

UP.3-4-2-2 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- soit $D=2,50$ mètres si la façade ne comporte pas de vue directe,
- soit $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres si la façade comporte des vues directes.



UP.3-4-2-3 Une seule mitoyenneté est autorisée en secteur UPa.

UP.3-4-3 Cas particuliers

UP.3-4-3-1 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UP.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UP.3-4-3-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

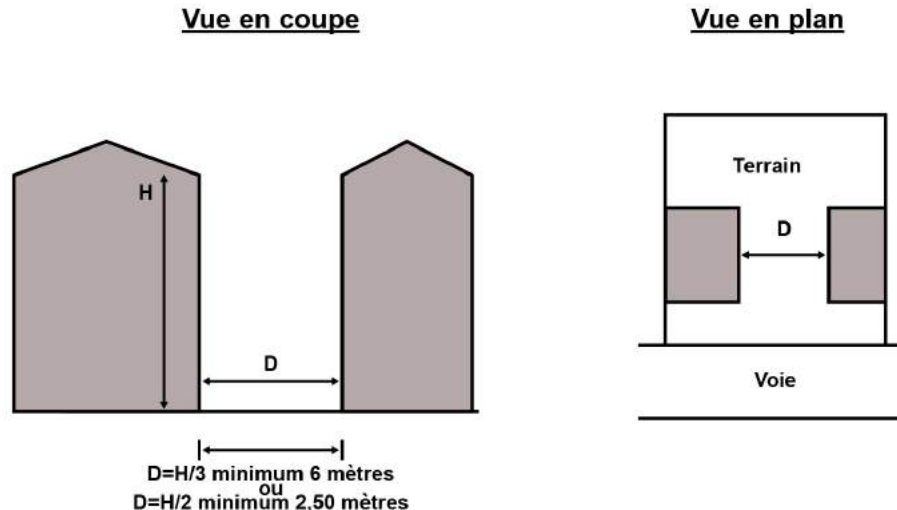
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- lorsque le pétitionnaire institue ou a institué avec les propriétaires des fonds riverains une servitude de cour commune établie par un acte authentique ou par la voie judiciaire et propre à assurer le respect des distances prévues à l'article UP.3-5,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques,
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UP.3-4-1.

UP.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

UP.3-5-1 Dispositions générales

Lorsque les constructions édifiées sur une même emprise foncière ne sont pas contiguës, la distance les séparant, comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point d'un bâtiment à tout point d'un autre bâtiment, doit être au moins égale :

- soit au tiers de la hauteur de la plus haute façade élevée sur le sol naturel avec un minimum de 6 mètres avec vue ($D=H/3$ avec un minimum de 6 mètres),
- soit à la moitié de la hauteur de la plus haute façade élevée sur le sol naturel avec un minimum de 2,50 mètres sans vue ($D=H/2$ avec un minimum de 2,50 mètres).



UP.3-5-2 Cas particuliers

Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m².

Article UP.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UP.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UP.4-1-1 Les principes généraux

UP.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocre, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UP.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UP.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UP.4-1-2 Les façades

UP.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures.

Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter, sauf dans les ensembles urbains remarquables repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme et figurant au plan graphique où ils sont interdits.

UP.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UP.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UP.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UP.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UP.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UP.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UP.4-1-3 Les toitures

UP.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UP.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UP.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UP.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UP.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UP.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UP.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UP.4-1-4 Les clôtures

UP.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UP.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UP.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UP.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UP.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UP.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

UP.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

UP.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

UP.4-3 Performances énergétiques

UP.4-3-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UP.4-3-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester

apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UP.4-4 Performance environnementale globale

UP.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UP.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UP.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UP.4-5 Gestion des risques et des nuisances

UP.4-5-1 La protection contre le bruit

UP.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UP.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UP.4-5-2 La protection contre le risque d'inondation

Un plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) de la Seine a été approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. Il concerne une partie du territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UP.4-5-3 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

Article UP.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UP.5-1 Coefficient de biotope par surface

UP.5-1-1 Dispositions générales

UP.5-1-1-1 55 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 45 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UP.5-1-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UP.5-1-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UP.5-1-1-4 Pour les constructions dont l'emprise au sol est augmentée au titre de l'article UP.3-1-1-2, il n'est pas demandé d'espace vert complémentaire.

UP.5-1-2 En secteur UPa

UP.5-1-2-1 65 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 55 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 10 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UP.5-1-2-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UP.5-1-2-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UP.5-1-3 En secteur UPb

UP.5-1-3-1 35 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 30 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UP.5-1-3-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UP.5-1-3-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UP.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UP.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UP.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UP.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UP.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,
- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UP.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UP.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UP.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UP.5-3-1 Espace vert paysager relais au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des espaces verts relais doit être maintenu. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère, de loisirs et sportive sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux. Les plantations existantes doivent être conservées sauf exception justifiée par un enjeu phytosanitaire, paysager ou de sécurité publique.

UP.5-3-2 Réservoir de biodiversité au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique fort des réservoirs de biodiversité pour la trame verte et bleue doit être maintenu, particulièrement en lien avec la présence de boisements remarquable. Au moins 90 % de leur surface doivent être conservés en espaces verts de pleine terre. Les plantations existantes doivent être maintenues sauf exception justifiée par un enjeu sanitaire ou de sécurité publique.

UP.5-3-3 Cimetière paysager au titre de l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt patrimonial et paysager des cimetières de la commune doit être maintenu par une conservation de la densité végétale globale en présence.

UP.5-3-4 Jardins partagés au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Les jardins partagés figurant au plan de zonage doivent être maintenus en pleine terre. Seuls y sont autorisées les constructions liées aux activités de jardinage et maraîchage d'une surface de plancher inférieure à 8 m² et d'une hauteur totale inférieure à 3 mètres.

UP.5-3-5 Talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

UP.5-3-6 Pelouse de la zone aéroportuaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des espaces verts paysagers relai doit être maintenu, sous réserve de ne pas entraver l'activité aéroportuaire. Les constructions et installations

liées à la valorisation paysagère et aux activités liées à la zone aéroportuaire sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux.

UP.5-3-7 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagement liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

UP.5-3-8 Milieux aquatiques et humides à protéger au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les milieux aquatiques et humides répertoriés au plan de zonage sont des éléments essentiels de la trame bleue. Ce sont des réservoirs de biodiversité mais aussi des éléments paysagers de premier ordre. Ils doivent être préservés, maintenus dans leur surface et la végétation des berges doit être conservée ou restaurée. Aucune construction ou installation ne peut être implantée à moins de 5 mètres des berges d'un milieu aquatique et humide répertorié au plan de zonage.

Article UP.6 - Stationnement

UP.6-1 Dispositions générales

UP.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UP.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UP.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : <ul style="list-style-type: none"> - 0,5 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : <ul style="list-style-type: none"> - 1 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : <ul style="list-style-type: none"> - 1 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : <ul style="list-style-type: none"> - 1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher et un minimum de 1 place par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UP.6-3 Pour le stationnement des cycles

UP.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

UP.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UP.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UP.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UP.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UP.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UP.6-5 Dispositions particulières

UP.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UP.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UP.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UP.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UP.6-5-5 Dans le cas où une contrainte technique empêche la réalisation des places prévues par les alinéas précédents, le pétitionnaire doit satisfaire une des conditions suivantes :

- la réalisation des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- la concession des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes dans un parc public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UP.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UP.7-1 Dispositions générales

UP.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UP.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UP.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UP.7-2 Voirie

UP.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UP.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UP.7-3 Accès

UP.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UP.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UP.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par unité foncière. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UP.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UP.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UP.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UP.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UP.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UP.8 - Desserte par les réseaux

UP.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UP.8-2 Assainissement

UP.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UP.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UP.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UP.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UP.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UP.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UP.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UP.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UP.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UP.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UP.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UP.8-3 Stockage des déchets

UP.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UP.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UP.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UP.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UP.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UP.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UP.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UP.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UP.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UR

La zone UR correspond au secteur d'habitat collectif et de renouvellement urbain des quartiers Est d'Orly.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UR.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UR.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension.

UR.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

UR.1-2-1 Sont soumis à des conditions particulières :

- l'extension des locaux à usage d'industrie, présents dans la zone à la date d'approbation du présent document, à la condition que cette extension n'augmente pas l'emprise au sol à la date d'approbation du présent PLU de plus de 10 %, et qu'elle n'entraîne pas de nuisance pour le voisinage,
- la construction ou l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'entrepôt situés dans les constructions autres que celles mentionnées à l'article UR.1-1, à la

condition que leur surface de plancher n'excède pas 100 m², et qu'ils n'entraînent pas de nuisance pour le voisinage,

- l'implantation ou l'extension des installations classées dans la mesure où elles sont :
 - liées directement à des commerces de détail ou de proximité,
 - liées à l'exercice d'une activité artisanale,
 - nécessaires à la vocation et au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif,
 - compatibles avec le voisinage au point de vue de leur exploitation, de leur aspect, des nuisances générées et de l'environnement.

UR.1-2-2 Les constructions sont autorisées sous réserve qu'elles ne dégradent pas les conditions d'accès aux façades par les services de secours, compte-tenu des contraintes imposées par la présence de la ligne aérienne de contact (inscrites au plan de zonage) du tramway T9.

Article UR.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

UR.2-1 Linéaires commerciaux et de services de proximité à préserver ou à créer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme

UR.2-1-1 En rez-de-chaussée des constructions implantées le long du linéaire des voies publiques ou privées bordées par un « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, sont interdits les changements de destination ou la création de locaux autres que :

- les commerces et activités de service,
- les activités artisanales.

UR.2-1-2 Le long du « linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer » repéré sur le document graphique, en cas de réalisation de locaux commerciaux, de services ou d'artisanat, des bonus sont accordés :

- un bonus de hauteur de 1 mètre en rez-de-chaussée sera autorisé, augmentant la hauteur totale de la construction autorisée de 1 mètre,
- le nombre de place de stationnement sera limité à 1 place par création de commerce, de service ou d'artisanat.

UR.2-1-3 Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas pris en compte pour l'application de cette règle.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UR.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UR.3-1 Emprise au sol

Cet article est sans objet dans la zone UR.

UR.3-2 Hauteur des constructions

UR.3-2-1 Dispositions générales

UR.3-2-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

UR.3-2-2 Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder 24 mètres au point le plus haut de la construction.

UR.3-2-2 Cas particuliers

UR.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

UR.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

UR.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

UR.3-3-1 Dispositions générales

Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter :

- soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,
- soit en retrait d'au moins 3 mètres.

UR.3-3-2 Cas particuliers

UR.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

UR.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,

- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou cette surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...),
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UR.3-3-1 pour les constructions nouvelles ou par rapport à l'implantation des constructions existantes à la date d'approbation du présent règlement dès lors qu'elles ne dépassent pas sur l'emprise des voies et emprises publiques.

UR.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

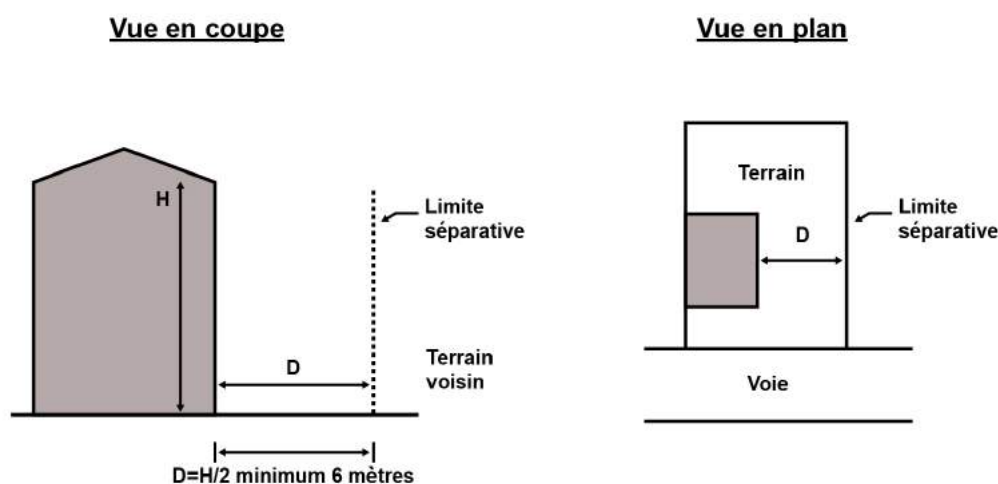
UR.3-4-1 Dispositions générales

UR.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait.

UR.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

UR.3-4-1-3 Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à :

- $D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres.



UR.3-4-2 Cas particuliers

UR.3-4-2-1 Les balcons doivent être implantés en retrait des limites séparatives en respectant la distance définie à l'article UR.3-4-1, dès lors qu'ils n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au nu de la façade.

UR.3-4-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

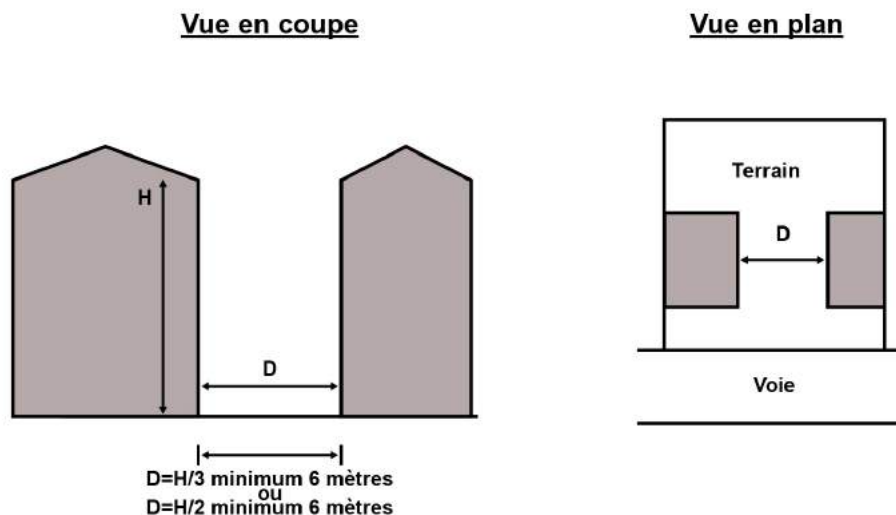
- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci et qu'elle ne crée pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques,
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m², dès lors qu'elles ne créent pas de vue directe au droit des limites séparatives pour lesquelles la distance réglementaire définie par le présent article n'est pas respectée,
- pour les saillies, telles que les perrons, les escaliers, les auvents, les marquises, les balcons et les modénatures de façade, qui peuvent être autorisées à condition qu'elles n'excèdent pas 1,50 mètre de profondeur par rapport au recul défini à l'article UR.3-4-1.

UR.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

UR.3-5-1 Dispositions générales

Lorsque les constructions édifiées sur une même emprise foncière ne sont pas contiguës, la distance les séparant, comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point d'un bâtiment à tout point d'un autre bâtiment, doit être au moins égale :

- soit au tiers de la hauteur de la plus haute façade élevée sur le sol naturel avec un minimum de 6 mètres sans vue ($D=H/3$ avec un minimum de 6 mètres),
- soit à la moitié de la hauteur de la plus haute façade élevée sur le sol naturel avec un minimum de 6 mètres avec vue ($D=H/2$ avec un minimum de 6 mètres).



UR.3-5-2 Cas particuliers

Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour assurer la préservation d'une composante végétale identifiée au plan de zonage ou d'un élément de patrimoine identifié au plan de zonage,
- pour permettre l'extension ou la surélévation d'une construction existante implantée différemment des règles définies ci-dessus dès lors que cette extension ou surélévation est réalisée dans la continuité de la construction existante ou selon un recul supérieur à celle-ci,
- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques,
- pour les annexes ou abris de jardin d'une surface de moins de 15 m².

Article UR.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UR.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UR.4-1-1 Les principes généraux

UR.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocré, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

UR.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

UR.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

UR.4-1-2 Les façades

UR.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter.

UR.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

UR.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

UR.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

UR.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

UR.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

UR.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

UR.4-1-3 Les toitures

UR.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

UR.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

UR.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UR.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

UR.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

UR.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

UR.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

UR.4-1-4 Les clôtures

UR.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UR.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

UR.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

UR.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

UR.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

UR.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

UR.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

UR.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

UR.4-3 Performances énergétiques

UR.4-3-1 En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UR.4-3-2 Un dépassement de l'emprise au sol maximale déterminée peut être autorisé pour permettre des travaux d'isolation thermique par l'extérieur ou la mise en place d'un dispositif de protection solaire, dans la limite de 30 centimètres par rapport au nu de la façade des constructions existantes à la date d'approbation du PLU. Ces travaux d'isolation thermique par l'extérieur ne devront pas dénaturer le bâti ancien. Les principes constructifs et les modénatures d'origine de ces édifices devront rester apparents pour respecter les caractéristiques du patrimoine local. Les isolations thermiques par l'intérieur seront donc à privilégier pour les constructions possédant des maçonneries anciennes (pierre, brique...).

UR.4-4 Performance environnementale globale

UR.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UR.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UR.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UR.4-5 Gestion des risques et des nuisances

UR.4-5-1 La protection contre le bruit

UR.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UR.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UR.4-5-2 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

UR.4-5-3 Infrastructure de transport d'électricité

Une infrastructure de transport d'électricité est présente sur la commune. Elle figure en annexe du PLU en tant que servitude d'utilité publique. Le SDRIF 2030 prévoit que les usages des terrains et du voisinage des lignes soient compatibles avec leur présence, afin de ne pas nuire à la mission de service public.

Article UR.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UR.5-1 Coefficient de biotope par surface

UR.5-1-1 25 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :

- 20 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
- 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.

UR.5-1-2 L'étendue de la surface des espaces verts complémentaires sera calculée en fonction de la nature des substrats utilisés, pondérés à l'appui des coefficients suivants :

- 1 pour les espaces verts de pleine terre (100 m² de pleine terre équivaut à 100 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,8 pour les espaces verts d'une épaisseur de terre végétale supérieure à 70 centimètres, hors pleine terre (100 m² d'espaces verts sur dalle équivaut à 80 m² d'espaces verts complémentaires),
- 0,5 pour les toitures, murs végétalisés et stationnements enherbés (100 m² de ce type d'espaces équivaut à 50 m² d'espaces verts complémentaires).

UR.5-1-3 L'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UR.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

UR.5-2-1 Au moins 30 % de la surface des marges de retrait imposées depuis l'alignement des voies et emprises publiques, y compris les voies ferrées, doivent être traités en espaces verts. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UR.5-2-2 Pour toute plantation d'arbre de haute tige, un recul de 6 mètres minimum est imposé par rapport aux voies de chemin de fer. Ce recul est porté à 10 mètres minimum pour les arbres à feuilles caduques.

UR.5-2-3 Les abords des constructions et les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à leur insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

UR.5-2-4 Les espaces verts doivent être aménagés suivant les principes :

- de continuité au sein de l'unité foncière, en privilégiant le regroupement des espaces végétalisés,

- de continuité avec les espaces libres voisins s'ils existent, afin de participer à une mise en valeur globale de la ville et aux échanges écologiques,
- de respect de la topographie globale des terrains afin de conserver les vues sur le paysage,
- de multifonctionnalité, en favorisant des usages liés à la gestion des eaux pluviales au sein des espaces végétalisés.

UR.5-2-5 Il est exigé au moins 1 arbre à grand développement par tranche de 100 m² d'espaces libres.

UR.5-2-6 En limite séparative, les clôtures seront de préférence constituées d'un grillage vertical doublé d'une haie vive d'essences locales et rustiques.

UR.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UR.5-3-1 Espace vert paysager relais au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des espaces verts relais doit être maintenu. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère, de loisirs et sportive sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux. Les plantations existantes doivent être conservées sauf exception justifiée par un enjeu phytosanitaire, paysager ou de sécurité publique.

UR.5-3-2 Talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

UR.5-3-3 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UR.6 - Stationnement

UR.6-1 Dispositions générales

UR.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UR.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UR.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<p>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 0,5 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par logement. <p>Logement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une station de transport public guidé ou d'un transport collectif en site propre : - 1 place de stationnement par logement. • Au-delà de ce périmètre pour les constructions nouvelles : - 1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher et un minimum de 1 place par logement. <p>Hébergement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.

Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

UR.6-3 Pour le stationnement des cycles

UR.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

UR.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

UR.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

UR.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UR.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UR.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UR.6-5 Dispositions particulières

UR.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UR.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UR.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UR.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UR.6-5-5 Les rampes d'accès doivent être intégrées au bâtiment.

UR.6-5-6 Dans le cas où une contrainte technique empêche la réalisation des places prévues par les alinéas précédents, le pétitionnaire doit satisfaire une des conditions suivantes :

- la réalisation des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- la concession des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes dans un parc public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UR.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UR.7-1 Dispositions générales

UR.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UR.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UR.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UR.7-2 Voirie

UR.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UR.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UR.7-3 Accès

UR.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UR.7-3-2 Cet accès doit être soit direct, soit établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

UR.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par bâtiment, sous réserve de la sécurité et de la configuration des voies et des emprises publiques. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UR.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

UR.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

UR.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UR.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

UR.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UR.8 - Desserte par les réseaux

UR.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UR.8-2 Assainissement

UR.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UR.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UR.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UR.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UR.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UR.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UR.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UR.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UR.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UR.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UR.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UR.8-3 Stockage des déchets

UR.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UR.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UR.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

UR.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

UR.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

UR.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UR.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme. Cette disposition n'est pas applicable à la ligne aérienne de contact du tramway T9.

UR.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UR.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

ZONE UZ

La zone UZ correspond à l'emprise de la plateforme aéroportuaire. Elle est destinée à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports. Elle peut accueillir des activités (notamment immobilier d'entreprises et services) dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et s'inscrit dans la cohérence de la planification spatiale locale.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article UZ.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

UZ.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- la modification de nivellement du sol naturel lorsqu'elle n'a pas pour but l'aspect paysager ou l'exploitation des gisements naturels ou qu'elle n'est pas liée au développement des activités aéroportuaires,
- les constructions et installations à destination d'habitation, ainsi que leur extension, à l'exception de celles mentionnées à l'article UZ.1-2,
- les espaces de stationnement permanent des caravanes isolées ou groupées, à l'exception de celles mentionnées à l'article UZ.1-2,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs.

UZ.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumis à des conditions particulières :

- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme, à condition qu'ils soient liés à l'exploitation et aux activités de la plateforme aéroportuaire,
- le stationnement des caravanes nécessaires aux activités de fonctionnement de l'aéroport, et notamment pour le logement temporaire du personnel des emprises de la plateforme,

- les installations, les constructions et les dépôts de toute nature, utiles ou compatibles avec le fonctionnement du service aéroportuaire,
- la construction, l'aménagement ou l'extension des locaux à destination d'habitation, à condition qu'ils soient directement liés aux services concourant au fonctionnement de la zone aéroportuaire et à l'activité aéronautique.

Article UZ.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone UZ.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article UZ.3 - Volumétrie et implantation des constructions

UZ.3-1 Emprise au sol

Cet article est sans objet dans la zone UZ.

UZ.3-2 Hauteur des constructions

UZ.3-2-1 Dispositions générales

UZ.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en niveau NGF (Nivellement Général de la France) par référence au plan de servitude de dégagement aéronautique.

UZ.3-2-1-2 Cette hauteur maximale ne pourra pas dépasser les limites fixées par le plan de servitudes aéronautiques de l'aéroport Paris-Orly afin de ne pas créer d'obstacles à la navigation aérienne ou au bon fonctionnement de dispositifs nécessaires à celle-ci.

UZ.3-2-2 Cas particuliers

Sont inclus dans les hauteurs limites tous les obstacles à la navigation aérienne : systèmes individuels et collectifs d'émission ou de réception, garde-corps en toiture, cheminées, cages d'ascenseur et autres installations jugées indispensables pour le fonctionnement de l'activité et des constructions.

UZ.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

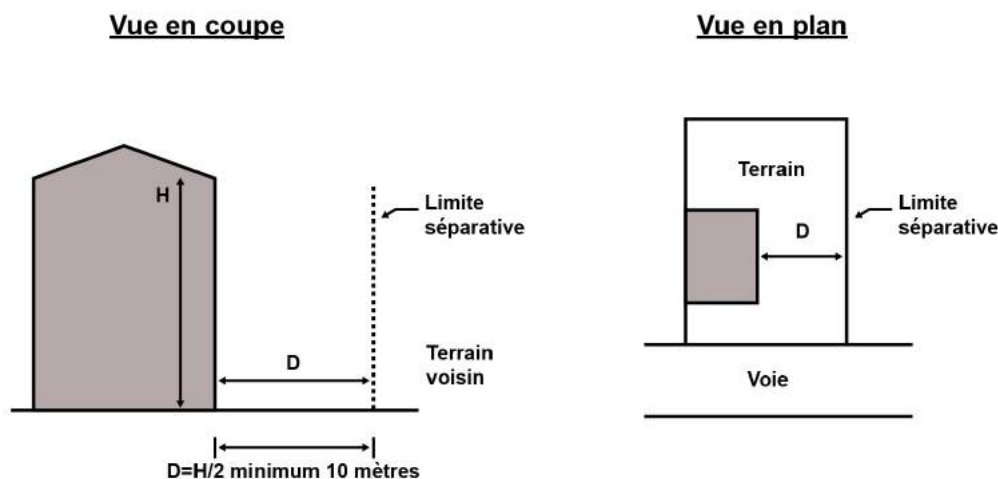
UZ.3-3-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions pourront s'implanter à l'alignement ou en retrait des voies et emprises publiques.

UZ.3-3-2 Lorsque la voie ou l'emprise publique constitue une limite sur le document graphique avec la zone UP, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point d'une construction nouvelle à tout point de l'alignement devra être supérieure ou égale à la moitié de la hauteur de la façade élevée sur le sol naturel, avec un minimum de 5 mètres.

UZ.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

UZ.3-4-1 Les constructions seront implantées de manière à assurer le libre accès des véhicules de lutte contre l'incendie et de secours.

UZ.3-4-2 Lorsque la limite séparative constitue une limite sur le document graphique avec la zone UP, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point d'une construction nouvelle à tout point de la limite séparative devra être supérieure ou égale à la moitié de la hauteur de la façade élevée sur le sol naturel, avec un minimum de 10 mètres.



UZ.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Les constructions sur une même propriété seront implantées de manière à assurer le libre accès des véhicules de lutte contre l'incendie et de secours.

Article UZ.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

UZ.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

UZ.4-1-1 Par leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol situées en limite de la plateforme aéroportuaire et en bordure des espaces urbanisés ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, du site ou des paysages. Elles devront notamment tenir compte de leur perceptibilité à la fois proche et lointaine.

UZ.4-1-2 L'unité d'architecture de la trame des percements doit être recherchée, particulièrement en cas de construction de plusieurs bâtiments à vocations différentes. Les différentes façades d'un bâtiment et de ses extensions devront présenter un aspect harmonieux et donner des garanties de bonne conservation. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaing...) est interdit.

UZ.4-1-3 Les bâtiments à usage principal d'aires de stationnement et leurs façades doivent participer de façon qualitative à la composition architecturale de la construction.

UZ.4-1-4 Ainsi, les véhicules situés dans ces espaces de stationnement ne devront pas être visibles de la voie. Par ailleurs, les rampes devront être intégrées à la construction.

UZ.4-1-5 L'éclairage devra participer à la composition de l'espace et mettre en valeur, selon les besoins du projet, les volumes et les éléments d'architecture ou de végétation.

UZ.4-1-6 Toutes les dispositions techniques devront être mises en œuvre pour minimiser l'impact visuel des antennes de radiotéléphonie.

UZ.4-1-7 Les systèmes individuels et collectifs d'émission et de réception, les appareils techniques (ventilations...) devront être situés en retrait de la façade et être intégrés dans un aménagement d'ensemble.

UZ.4-1-8 Les bouches d'aération et les autres dispositifs techniques nécessaires au bon fonctionnement des bâtiments devront soit participer à leur composition architecturale, soit être masqués par des acrotères ou par d'autres éléments de façade afin de ne pas être perceptibles depuis les espaces publics.

UZ.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

UZ.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

UZ.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

UZ.4-3 Performances énergétiques

En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

UZ.4-4 Performance environnementale globale

UZ.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² pourront prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

UZ.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

UZ.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

UZ.4-5 Gestion des risques et des nuisances

UZ.4-5-1 La protection contre le bruit

UZ.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

UZ.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

UZ.4-5-2 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

UZ.4-5-3 Transport d'hydrocarbure liquide

La commune est concernée par deux canalisations de transport d'hydrocarbure autour desquelles s'appliquent des contraintes en matière d'urbanisme pour les Établissements Recevant du Public (ERP) et les Immeubles de Grande Hauteur (IGH). Ces servitudes figurent en annexe du PLU.

Article UZ.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

UZ.5-1 Coefficient de biotope par surface

Cet article est sans objet dans la zone UZ.

UZ.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

Cet article est sans objet dans la zone UZ.

UZ.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

UZ.5-3-1 Pelouse de la zone aéroportuaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des pelouses de la zone aéroportuaire doit être maintenu, sous réserve de ne pas entraver l'activité aéroportuaire. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère et aux activités liées à la zone aéroportuaire

sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux.

UZ.5-3-2 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagements liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

Article UZ.6 - Stationnement

UZ.6-1 Dispositions générales

UZ.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

UZ.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

UZ.6-1-3 L'intégration paysagère de ces aménagements devra être soignée et s'inscrire dans l'environnement paysager à proximité.

UZ.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

UZ.6-2-1 L'aménagement des aires de stationnement destinées aux véhicules motorisés doit être actualisé à chaque opération de construction ou de transformation de locaux. Leur nombre et leurs caractéristiques doivent être adaptés en fonction de la nature de ces derniers. Il est exigé au moins une place pour 100 m² de surface de plancher.

UZ.6-2-2 Les places de stationnement peuvent être réalisées :

- soit sur le fond concerné,
- soit sur un fond tiers moyennant l'accord du tiers et du gestionnaire de la plateforme,
- soit sur des espaces ouverts au public par le gestionnaire de la plateforme et en accord avec lui.

UZ.6-2-3 Les zones de stationnement extérieures devront obligatoirement être plantées de la façon suivante :

- des arbres devront être plantés avec un intervalle équivalent à une largeur de quatre places de stationnement (soit une distance de 10 mètre environ),
- des haies pourront être implantées le long des clôtures délimitant les surfaces de stationnement. Ces haies devront satisfaire aux dispositions à prendre en compte dans le cadre du péril aviaire.

UZ.6-2-4 La justification du respect de la présente réglementation du stationnement est à faire par le gestionnaire de la plateforme pour toute demande d'occupation ou d'utilisation du sol.

UZ.6-3 Pour le stationnement des cycles

UZ.6-3-1 Des stationnements pour les cycles doivent être prévus :

Destinations	Nombre de places requises
Bureau	• 1,50 m ² par tranche de 100 m ² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m ²
Commerce et activité de service	• Jusqu'à 500 m ² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m ² de surface de plancher : 1 place pour 200 m ² de surface de plancher entamée
Entrepôt	• 5 m ² par tranche de 1 000 m ² de surface de plancher entamée
Industrie	• 5 m ² par tranche de 1 000 m ² de surface de plancher entamée
Hébergement hôtelier et touristique	• 5 m ² par tranche de 1 000 m ² de surface de plancher entamée
Restauration	• Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	• Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction

UZ.6-3-2 Ils devront être sécurisés et abrités dans la mesure du possible.

UZ.6-3-3 L'intégration paysagère de ces aménagements devra être soignée et s'inscrire dans l'environnement paysager à proximité.

UZ.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

UZ.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

UZ.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

UZ.6-5 Dispositions particulières

UZ.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

UZ.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

UZ.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

UZ.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

UZ.6-5-5 Dans le cas où une contrainte technique empêche la réalisation des places prévues par les alinéas précédents, le pétitionnaire doit satisfaire une des conditions suivantes :

- la réalisation des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- la concession des aires prévues aux alinéas précédents ou des aires manquantes dans un parc public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article UZ.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

UZ.7-1 Dispositions générales

UZ.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

UZ.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

UZ.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

UZ.7-2 Voirie

UZ.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

UZ.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

UZ.7-3 Accès

UZ.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

UZ.7-3-2 Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

UZ.7-3-3 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

UZ.7-3-4 L'autorisation du gestionnaire de la plateforme doit être obtenue.

UZ.7-3-5 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article UZ.8 - Desserte par les réseaux

UZ.8-1 Alimentation en eau potable

UZ.8-1-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

UZ.8-1-2 Tout constructeur devra assurer par ses propres moyens et à ses frais l'alimentation en eau potable sans qu'il en résulte aucune charge pour les services publics.

UZ.8-2 Assainissement

UZ.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

UZ.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou de la plateforme d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

UZ.8-2-1-2 Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales. Les réseaux d'eaux devront être équipés si nécessaire de dispositif empêchant le reflux des eaux (clapets anti-retour).

UZ.8-2-1-3 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

UZ.8-2-1-4 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

UZ.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

UZ.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

UZ.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

UZ.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

UZ.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public ou de la plateforme un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

UZ.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

UZ.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

UZ.8-2-2-7 Tout constructeur devra assurer par ses propres moyens et à ses frais le raccordement aux réseaux d'assainissement sans qu'il en résulte aucune charge pour les services publics.

UZ.8-3 Stockage des déchets

UZ.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

UZ.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

UZ.8-3-3 La destruction des déchets industriels bruts sera à la charge des utilisateurs.

UZ.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

UZ.8-4-1 Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public ou privé d'alimentation en électricité. Le réseau et les fourreaux de raccordement au réseau d'alimentation en électricité, de téléphonie et de télédistribution doivent être

réalisés en souterrain jusqu'à un point à déterminer avec le gestionnaire de la plateforme.

UZ.8-4-2 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de surface de plancher pourront être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

UZ.8-4-3 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

Titre 3

Dispositions applicables aux zones à urbaniser

ZONE 1AU

La zone à urbaniser 1AU, située au Trou d'Enfer, est une zone insuffisamment équipée et destinée à une urbanisation future, dont la vocation est précisée dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives au secteur des Vœux.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article 1AU.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

1AU.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- l'ouverture et l'exploitation de carrières, ainsi que toute exploitation du sous-sol,
- les affouillements et exhaussements du sol naturel qui nécessitent une autorisation au titre du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas liés à des travaux d'aménagement et de construction,
- les dépôts de ferrailles, de matériaux combustibles solides ou liquides, les entreprises de cassage ou de stockage de véhicules, à l'exception des aires de stationnement,
- les constructions et installations à sous-destination de commerce de gros ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination d'industrie ainsi que leur extension,
- les constructions et installations à sous-destination exclusive d'entrepôt ainsi que leur extension,
- les espaces de stationnement permanent des caravanes isolées ou groupées,
- les terrains de camping ou de caravanage et les terrains aménagés pour les installations légères de loisirs.

1AU.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumises à des conditions particulières :

- les constructions autres que celles visées à l'article précédent, à la condition qu'elles soient réalisées dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble au cours de laquelle la réalisation des équipements externes et internes à la zone est prévue,

- les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux de distribution, à la condition qu'elles s'intègrent dans leur environnement urbain existant ou projeté, qu'elles soient compatibles avec les autres règles de la zone et qu'elles soient intégrées à la construction,
- les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Article 1AU.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article 1AU.3 - Volumétrie et implantation des constructions

1AU.3-1 Emprise au sol

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.3-2 Hauteur des constructions

1AU.3-2-1 Dispositions générales

1AU.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

1AU.3-2-1-2 La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 21 mètres au point le plus haut de la construction.

1AU.3-2-2 Cas particuliers

1AU.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

1AU.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques.

1AU.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

Article 1AU.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

1AU.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.4-3 Performances énergétiques

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.4-4 Performance environnementale globale

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

1AU.4-5 Gestion des risques et des nuisances

1AU.4-5-1 La protection contre le bruit

1AU.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

1AU.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

1AU.4-5-2 La protection contre le risque d'inondation

Un plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) de la Seine a été approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. Il concerne une partie du territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

1AU.4-5-3 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

1AU.4-5-3 Transport d'hydrocarbure liquide

La commune est concernée par deux canalisations de transport d'hydrocarbure autour desquelles s'appliquent des contraintes en matière d'urbanisme pour les Établissements Recevant du Public (ERP) et les Immeubles de Grande Hauteur (IGH). Ces servitudes figurent en annexe du PLU.

Article 1AU.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

Article 1AU.6 - Stationnement

1AU.6-1 Dispositions générales

1AU.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

1AU.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

1AU.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction.

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État <ul style="list-style-type: none">• 0,5 place de stationnement par logement. Logement <ul style="list-style-type: none">• 1 place de stationnement par logement. Hébergement <ul style="list-style-type: none">• Le nombre de places sera défini en fonction des besoins et de l'importance de la construction.

Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m² de surface de plancher entamée à moins de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m² de surface de plancher entamée à plus de 500 mètres d'un point de desserte d'un transport collectif structurant (transport public guidé ou transport collectif en site propre). • 1 aire de livraison de 100 m² pour 6 000 m² de surface de plancher.
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons au-delà de 200 m² de surface de plancher.
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 150 m² de surface de plancher entamée. • 1 place de stationnement doit être réservée et adaptée aux livraisons.
Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place par tranche de 5 chambres entamée. • 1 place réservée et adaptée pour autocar par tranche entamée de 35 chambres.
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

1AU.6-3 Pour le stationnement des cycles

1AU.6-3-1 L'espace destiné au stationnement sécurisé des deux roues non motorisés possède les caractéristiques minimales suivantes :

Destinations	Nombre de places requises
Habitation	<ul style="list-style-type: none"> • Logements jusqu'à deux pièces principales : 0,75 m² par logement • Logements de trois pièces principales et plus : 1,50 m² par logement • Superficie minimale de 3 m² exigée
Bureau	<ul style="list-style-type: none"> • 1,50 m² par tranche de 100 m² de surface de plancher entamée, avec une superficie minimale de 3 m²
Commerce et activité de service	<ul style="list-style-type: none"> • Jusqu'à 500 m² de surface de plancher : il n'est pas fixé de norme • Au-delà de 500 m² de surface de plancher : 1 place pour 200 m² de surface de plancher entamée
Entrepôt	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Industrie	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée

Hébergement hôtelier et touristique	<ul style="list-style-type: none"> • 5 m² par tranche de 1 000 m² de surface de plancher entamée
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas fixé de norme
Équipements d'intérêt collectif et services publics	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction
École primaire	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 12 élèves
Établissement d'enseignement secondaire et supérieur	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place (1,50 m²) pour 5 élèves

1AU.6-3-2 Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements et devra être entièrement dédié au stationnement des deux-roues. En sus, il devra être prévu un espace supplémentaire pour le rangement des poussettes et des engins de déplacement personnel motorisés et non motorisés.

1AU.6-3-3 Dans les constructions neuves à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, les stationnements vélo seront situés dans des espaces dédiés, clos ou non, au rez-de-chaussée, accessibles de plain-pied et dotés de systèmes d'attaches.

1AU.6-4 Recharge pour véhicules électriques et hybrides

1AU.6-4-1 En plus des obligations de pré-équipements des parcs de stationnement, conformément au décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs, une borne minimum de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables devra être obligatoirement installée pour chaque aire de stationnement de plus de 40 places.

1AU.6-4-2 Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

1AU.6-5 Dispositions particulières

1AU.6-5-1 Pour l'application des précédentes dispositions, chaque emplacement de stationnement entamé est dû.

1AU.6-5-2 Les places commandées peuvent être prises en compte à condition d'avoir au moins une place de stationnement non commandée par logement, dans la limite de deux places en enfilade.

1AU.6-5-3 Dans le cas d'une extension ou d'une surélévation ou d'un changement de destination de moins de 25 m² de surface de plancher, sans création de logement, il n'est pas imposé de réaliser de nouvelle place de stationnement à condition de ne pas supprimer de place existante.

1AU.6-5-4 Les rampes d'accès ne doivent pas modifier le niveau de l'espace public. Leur pente sur les cinq premiers mètres à compter de l'alignement ne doit pas excéder 5 %, sauf en cas d'impossibilité technique. Les rampes desservant des parkings de plus de 50 places doivent être doublées pour l'accès au premier niveau de sous-sol et être larges de 6 mètres au moins.

1AU.6-5-5 La réalisation des aires prévues aux alinéas précédents peut être envisagée :

- sur un terrain situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que ces places ne répondent pas aux besoins d'une autre opération,
- dans un parc de stationnement public situé à moins de 150 mètres de l'opération projetée, à la condition que la durée de cette concession dépasse 18 ans.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article 1AU.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

Article 1AU.8 - Desserte par les réseaux

Cet article est sans objet dans la zone 1AU.

Titre 4

Dispositions applicables aux zones naturelles

ZONE N

La zone naturelle N correspond à des zones à dominante de milieux et paysages naturels à protéger pour des motifs écologiques et la qualité du cadre de vie.

Cette zone comprend deux secteurs :

- Ns : secteur de loisirs et de sports,
- Nv : secteur dédié à l'aménagement d'un parc naturel écologique et de loisirs aux Vœux, sur les bords de la Seine, conformément aux Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Section 1 : Destinations des constructions, usages des sols et natures d'activités

Article N.1 - Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

N.1-1 Usages et affectations des sols, types d'activités, destinations et sous-destinations interdits

Les occupations et utilisations du sol suivantes sont interdites :

- toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N.1-2, y compris le changement de destination de toute construction vers de l'habitation,
- les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les constructions ou avec l'aménagement paysager d'espaces libres ou de loisirs,
- les espaces de stationnement permanent des caravanes isolées ou groupées, sauf dans le secteur Ns,
- les occupations et utilisations du sol interdites dans l'emprise du périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi précisées aux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010.

N.1-2 Types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous conditions

Sont soumis à des conditions particulières :

- la reconstruction des constructions existantes sinistrées, à la condition que cette reconstruction ne dépasse pas le volume, l'emprise au sol et la hauteur de l'édifice sinistré,
- les aménagements légers directement nécessaires à la gestion de l'espace naturel et de la fréquentation du public, à condition que leur localisation ne dénaturent pas le caractère naturel des sites : les cheminements et sentes de promenade et randonnée, les postes d'observation et de découverte de la faune et de la flore, ainsi que les aires de stationnement paysagères et si possible perméabilisées qui leur sont nécessaires,

- les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, à condition d'un traitement paysager de qualité et de ne pas compromettre le caractère naturel de la zone.

N.1-2-1 En secteur Ns

En sus, dans le secteur Ns, sont autorisés :

- l'aménagement de terrains de sports et les constructions nécessaires au fonctionnement des activités tels que les hébergements pour les joueurs, les vestiaires, les logements de gardiens, les lieux de formation, les aires de stationnement..., à la condition qu'ils soient compatibles avec la vocation de la zone et le mode d'assainissement individuel.

N.1-2-2 En secteur Nv

En sus, dans le secteur Nv, sont autorisés :

- l'aménagement de terrains liés aux activités de loisirs et les constructions liées à leur fonctionnement, tels que des hébergements légers liés au tourisme (camping, yourte...), à la condition qu'ils soient compatibles avec la vocation de la zone et qu'ils ne soient pas susceptibles d'accueillir des personnes de façon permanente,
- les ouvrages d'art permettant le franchissement d'infrastructure ou d'espace naturel par les modes doux et les transports en commun.

Ces aménagements devront respecter les deux arrêtés interpréfectoraux n° 2008/88 du 8 janvier 2008 et n° 2010/6845 du 30 septembre 2010 relatifs au périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable de Choisy-le-Roi.

Article N.2 - Mixité sociale et fonctionnelle

Cet article est sans objet dans la zone N.

Section 2 : Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Article N.3 - Volumétrie et implantation des constructions

N.3-1 Emprise au sol

N.3-1-1 Dispositions générales

L'emprise au sol des constructions ne pourra excéder 10 % de la superficie du terrain.

N.3-1-2 Cas particuliers

Il n'est pas fixé de règle pour les constructions et installations liées aux services publics ou d'intérêt collectif.

N.3-2 Hauteur des constructions

N.3-2-1 Dispositions générales

N.3-2-1-1 La hauteur maximale des constructions est exprimée en mètres, par rapport au niveau du terrain naturel ou existant.

N.3-2-1-2 La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 10 mètres au point le plus haut de la construction.

N.3-2-2 Cas particuliers

N.3-2-2-1 La hauteur maximale des constructions annexes ne pourra excéder 3,50 mètres au point le plus haut de la construction.

N.3-2-2-2 Des hauteurs différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- pour l'intégration de dispositifs techniques, tels que antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie, cheminées, paraboles...
- pour les pylônes, les supports de lignes électriques ou téléphoniques,
- les ouvrages d'art permettant le franchissement d'infrastructure ou d'espace naturel par les modes doux et les transports en commun.

N.3-3 Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

N.3-3-1 Dispositions générales

N.3-3-3-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions devront s'implanter en retrait d'au moins 4 mètres.

N.3-3-3-2 Le présent article n'est pas applicable pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

N.3-3-2 Cas particuliers

N.3-3-2-1 Le présent article s'applique aux voies existantes et à créer telles que définies dans le présent règlement (cf. glossaire). Ainsi, lorsqu'un emplacement réservé ou un plan d'alignement est inscrit sur le terrain en vue de la création ou de l'élargissement d'une voie ou d'un carrefour, la limite de l'emplacement réservé ou du plan d'alignement tient lieu d'alignement pour l'application de la règle.

N.3-3-2-2 Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...).

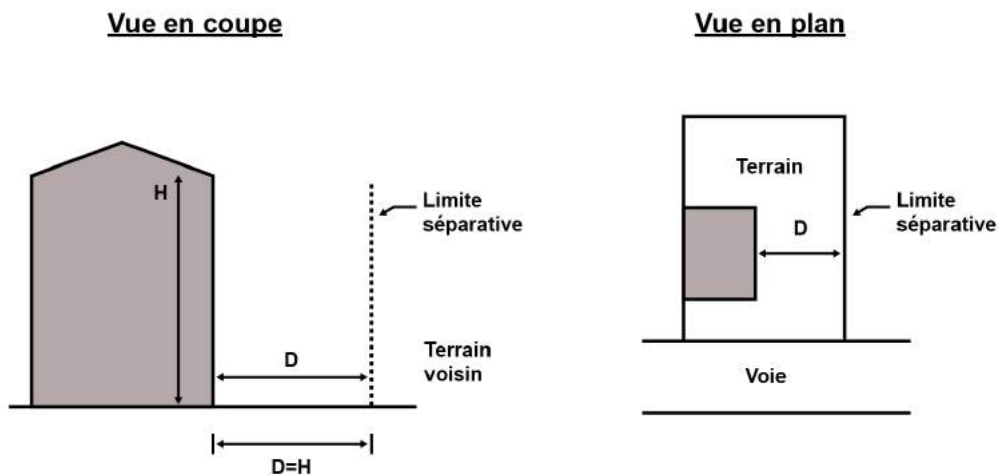
N.3-4 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

N.3-4-1 Dispositions générales

N.3-4-1-1 Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions doivent être édifiées en retrait.

N.3-4-1-2 Les constructions doivent être édifiées en retrait de la limite séparative formant le fond du terrain.

N.3-4-1-3 La distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à $D=H$.



N.3-4-1-3 Le présent article n'est pas applicable pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

N.3-4-2 Cas particuliers

Des implantations différentes peuvent être autorisées dans les cas suivants :

- pour tenir compte de la configuration du terrain,
- pour l'intégration de dispositifs techniques (antennes, dispositifs de ventilation, ascenseurs et leurs locaux techniques, accès terrasse, dispositifs liés à la sécurité ou à la production d'énergie...).

N.3-5 Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Cet article est sans objet dans la zone N.

Article N.4 - Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

N.4-1 Caractéristiques architecturales et paysagères

N.4-1-1 Les principes généraux

N.4-1-1-1 Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocre, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.

N.4-1-1-2 Les travaux de ravalement ou de réhabilitation du bâti existant doivent se faire dans le respect de l'architecture d'origine, notamment en matière de volume, de rythme des façades, de matériaux et de couleurs.

N.4-1-1-3 Les travaux d'extension ou de surélévation doivent se faire façon harmonieuse avec les façades existantes.

N.4-1-2 Les façades

N.4-1-2-1 Les façades doivent présenter une composition propre à assurer leur intégration dans leur environnement urbain ou paysager. Les matériaux destinés à recevoir un parement ou un enduit (tels les parpaings, les briques creuses, les carreaux de plâtre) ne peuvent être laissés apparents sur les façades, les pignons et les clôtures. Les matériaux imités (tels fausses pierres, les fausses briques, les fausses pièces de bois), les tôles ondulées et les matériaux réfléchissants sont à éviter, sauf dans les ensembles urbains remarquables repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme et figurant au plan graphique où ils sont interdits.

N.4-1-2-2 Les différents murs des bâtiments et des annexes doivent être construits en matériaux de même nature ou ayant entre eux une suffisante parenté d'aspect et de couleur, et présentant un aspect convenable et assurant une bonne conservation.

N.4-1-2-3 Les baies créées ou modifiées dans les façades existantes doivent reprendre les proportions, les matériaux, les accessoires (tels les volets), les couleurs de baies existantes et les modénatures.

N.4-1-2-4 Les caissons de volets roulants ne doivent pas être installés en saillie sur la façade.

N.4-1-2-5 Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade. Les rejets d'eaux pluviales des balcons, des loggias et des terrasses doivent être canalisés afin d'éviter les salissures des façades.

N.4-1-2-6 Les façades doivent assurer la continuité visuelle de l'alignement ou du reculement, mais les ruptures (tels les porches, les passages, les avant-corps ou les arrière-corps, saillies) peuvent être autorisées.

N.4-1-2-7 Les rampes des parkings doivent être intégrées dans l'emprise de la parcelle, elles doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et avec les espaces extérieurs et ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons et des automobilistes.

N.4-1-3 Les toitures

N.4-1-3-1 Les toitures inclinées doivent présenter une pente maximale de 45°. Elles doivent être recouvertes de matériaux tels que tuiles, pans de zinc verre ou traitées avec des matériaux nobles choisis pour leur pérennité ou leur stabilité d'aspect.

N.4-1-3-2 Les terrasses sont autorisées à la condition qu'elles fassent l'objet d'un traitement qui, par leur volume, leurs matériaux, leurs couleurs, leur végétalisation éventuelle et l'acrotère, garantisse leur bonne insertion dans le site et les points de vue les plus éloignés.

N.4-1-3-3 Les cheminées, les capteurs solaires et les pylônes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (tel que les antennes, paraboles) peuvent dépasser le volume de la construction, mais doivent être implantés en retrait de la façade et intégrés dans un aménagement d'ensemble.

N.4-1-3-4 Les éléments techniques implantés sur toiture devront faire l'objet d'un traitement qualitatif permettant leur bonne insertion depuis l'espace public et les constructions avoisinantes.

N.4-1-3-5 Lorsqu'une construction nouvelle est accolée à une ou des constructions existantes moins hautes et lorsqu'un dévoiement et un rehaussement des conduits de cheminée ou de ventilation est nécessaire, les conduits dévoyés et rehaussés doivent faire l'objet d'un traitement architectural d'ensemble.

N.4-1-3-6 Les réhabilitations ou les modifications de constructions anciennes doivent être menées dans le respect du présent article.

N.4-1-3-7 Les châssis de toit devront être intégrés à la toiture et ne pas excéder les dimensions suivantes : entre 0,80 mètre et 1,20 mètre de hauteur sur une largeur de 0,60 mètre à 1 mètre.

N.4-1-4 Les clôtures

N.4-1-4-1 Une clôture nouvelle sur voie publique ou privée ne pourra pas excéder 2 mètres de hauteur. Les parties pleines des clôtures ne pourront pas excéder 0,90 mètre de hauteur, comptée à partir du terrain naturel, piliers et portails exclus. Sur un tiers du linéaire de la clôture, la hauteur de la partie pleine (y compris les portails) pourra être portée jusqu'à 2 mètres maximum et 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

N.4-1-4-2 Les clôtures pourront être doublées d'une haie végétale. Le doublage des clôtures type canisse ou filet et les clôtures en matériaux précaires sont interdits.

N.4-1-4-3 Une clôture nouvelle sur une limite séparative ne doit pas excéder 2 mètres de hauteur. La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,50 mètres pour les équipements publics et d'intérêt collectif.

N.4-1-4-4 Un mur plein existant en pierres apparentes doit être conservé ou restauré.

N.4-1-4-5 Les clôtures doivent être perméables au passage de la petite faune.

N.4-2 Patrimoine bâti à protéger, au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

N.4-2-1 La démolition des éléments remarquables du patrimoine urbain ou architectural, désignés au document graphique et protégés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme, est interdite.

N.4-2-2 La restauration, leur déplacement ou leur modification doit conserver les dispositions architecturales existant à la date d'approbation du PLU, ou restituer les dispositions architecturales existant à l'origine.

N.4-3 Performances énergétiques

En dépit des règles d'implantation définies par rapport aux voies et emprises publiques, dans le règlement de chaque zone, les saillies en façade des constructions destinées à l'isolation par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition de respecter les prescriptions ci-après destinées à assurer la bonne intégration architecturale et paysagère conformément à l'article L.111-16 du Code de l'Urbanisme :

- les pare-soleil ou brise-soleil extérieurs et doubles parois vitrées sont autorisés dans la limite de 0,60 mètre, à partir d'une hauteur de 5,50 mètres, à condition que l'espace entre les parois ne puisse être utilisé comme lieu de travail ou d'habitation,
- les saillies destinées à l'isolation thermique par l'extérieur des constructions sont autorisées à condition qu'elles n'avancent pas plus de 0,30 mètre sur le plan de la façade.

N.4-4 Performance environnementale globale

N.4-4-1 Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.

N.4-4-2 La récupération des eaux de pluie pour des usages non domestiques, en conformité avec le Code de la Santé Publique, doit être favorisée.

N.4-4-3 L'utilisation de matériaux biosourcés, locaux et issus de filières durables, est à privilégier.

N.4-5 Gestion des risques et des nuisances

N.4-5-1 La protection contre le bruit

N.4-5-1-1 En vertu de l'article R.111-4-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, des arrêtés préfectoraux en date du 3 janvier 2002 définissent le classement des infrastructures de transport terrestre auxquelles sont rattachées des prescriptions en matière d'isolement acoustique des constructions. Ce classement et le plan correspondant figurent en annexe au titre des informations utiles. Dans les bandes d'isolement de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique peuvent être imposées lors des demandes de permis de construire.

N.4-5-1-2 Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aérodrome Paris-Orly approuvé le 3 septembre 1975 et révisé le 21 décembre 2012 concerne une partie du territoire communal, et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

N.4-5-2 La protection contre le risque d'inondation

Un plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) de la Seine a été approuvé le 28 juillet 2000 et modifié le 12 novembre 2007. Il concerne une partie du territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique.

N.4-5-3 La protection contre les risques liés aux mouvements de terrain

Un plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols a été approuvé le 21 novembre 2018. Il concerne tout le territoire communal et figure en annexe au dossier du PLU, en tant que servitude d'utilité publique. Les autorisations d'occuper et d'utiliser le sol devront respecter les prescriptions dudit plan approuvé par arrêté préfectoral.

N.4-5-3 Transport d'hydrocarbure liquide

La commune est concernée par deux canalisations de transport d'hydrocarbure autour desquelles s'appliquent des contraintes en matière d'urbanisme pour les Établissements Recevant du Public (ERP) et les Immeubles de Grande Hauteur (IGH). Ces servitudes figurent en annexe du PLU.

Article N.5 - Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

N.5-1 Coefficient de biotope par surface

Cet article est sans objet dans la zone N.

N.5-2 Mise en valeur écologique et paysagère des espaces libres

N.5-2-1 Les espaces libres de toute construction doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et participant à l'amélioration du cadre de vie, à la gestion de l'eau pluviale et au maintien d'espaces fonctionnels pour la biodiversité.

N.5-2-2 Les écosystèmes et les mosaïques d'habitat (prairie, lisière, boisement, milieu humide) présents doivent être préservés et devront être gérés par des méthodes de gestion adaptées, respectueuses de l'environnement, pour maintenir ou augmenter la biodiversité du site. En cas de mise en œuvre de projet de valorisation paysagère, agricole, de loisirs ou sportive en plein air, ceux-ci devront préserver les écosystèmes en évitant les emprises à fort enjeux environnementaux, en réduisant les impacts par des mesures adaptées et en compensant les éventuelles destructions par des créations ou des restaurations d'habitats de fonctionnalité et de surface au moins équivalents sur le secteur.

N.5-2-3 Les espaces libres de toute construction doivent faire l'objet d'un traitement paysager multi-strates : trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivaces. Les essences locales et caduques seront préférées.

N.5-2-4 L'organisation du bâti doit permettre de préserver des vues sur les espaces naturels perceptibles depuis les voies.

N.5-2-5 Dans le cas de projets liés à la pratique des loisirs de plein air, l'organisation spatiale des aménagements doit tenir compte des composantes du paysage préexistant et notamment :

- de la topographie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain,
- des masses végétales et en particulier boisées, des plantations d'alignement, présentant un intérêt paysager et/ou écologique,
- de l'ensoleillement,
- de la composition des espaces libres voisins, afin de participer à une mise en valeur globale.

N.5-3 Espaces protégés

Les composantes de la trame verte et bleue et du paysage listées ci-dessous font l'objet de protections spécifiques.

N.5-3-1 Espace vert paysager relais au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique et paysager des espaces verts relais doit être maintenu. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère, de loisirs et sportive sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux. Les plantations existantes doivent être conservées sauf exception justifiée par un enjeu phytosanitaire, paysager ou de sécurité publique.

N.5-3-2 Réservoir de biodiversité au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intérêt écologique fort des réservoirs de biodiversité pour la trame verte et bleue doit être maintenu, particulièrement en lien avec la présence de boisements remarquable. Au moins 90 % de leur surface doivent être conservés en espaces verts de pleine terre. Les plantations existantes doivent être maintenues sauf exception justifiée par un enjeu sanitaire ou de sécurité publique.

N.5-3-3 Jardins partagés au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Les jardins partagés figurant au plan de zonage doivent être maintenus en pleine terre. Seuls y sont autorisées les constructions liées aux activités de jardinage et maraîchage d'une surface de plancher inférieure à 8 m² et d'une hauteur totale inférieure à 3 mètres.

N.5-3-4 Talus ferroviaire au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

L'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue, et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire.

N.5-3-5 Espaces boisés classés à protéger au titre de l'article L.113-2 du Code de l'Urbanisme

Les espaces boisés classés repérés sur le document graphique du règlement permettent la protection des réservoirs de biodiversité communaux, le maintien et la restauration de corridors écologiques. Conformément à l'article L.113.2 du Code de l'Urbanisme, ce

classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Y sont notamment interdits les recouvrements du sol par tous matériaux imperméables (ciment et bitume) ainsi que les remblais. Les coupes et abattages d'arbres sont notamment soumis à déclaration préalable.

N.5-3-6 Arbre remarquable et alignement d'arbres au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les plantations identifiées au document graphique doivent être conservées sauf dans le cas d'une impossibilité technique avérée ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens, pour ne pas empêcher l'accès à une parcelle, ou pour répondre à des enjeux de mobilité durable (aménagement liés aux transports en commun ou aux mobilités douces et actives). Dans le cas où un arbre doit être abattu, il doit être remplacé par un arbre d'essence locale susceptible de participer à la valorisation paysagère et écologique de l'alignement.

N.5-3-7 Milieux aquatiques et humides à protéger au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Les milieux aquatiques et humides répertoriés au plan de zonage sont des éléments essentiels de la trame bleue. Ce sont des réservoirs de biodiversité mais aussi des éléments paysagers de premier ordre. Ils doivent être préservés, maintenus dans leur surface et la végétation des berges doit être conservée ou restaurée. Aucune construction ou installation ne peut être implantée à moins de 5 mètres des berges d'un milieu aquatique et humide répertorié au plan de zonage.

Article N.6 - Stationnement

N.6-1 Dispositions générales

N.6-1-1 Le stationnement des véhicules lié aux constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques.

N.6-1-2 Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et des dimensions au moins égales à :

- en cas de stationnement perpendiculaire, 5 mètres de longueur pour une place simple, 9 mètres de longueur pour une place double, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement en épi, 5,50 mètres de longueur pour une place simple, pris perpendiculairement à la voie, et 2,50 mètres de largeur,
- en cas de stationnement longitudinal, 5 mètres de longueur, et 2,20 mètres de largeur.

N.6-1-3 L'intégration paysagère de ces aménagements devra être soignée et s'inscrire dans l'environnement paysager à proximité.

N.6-2 Normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction.

N.6-3 Pour le stationnement des cycles

N.6-3-1 Des stationnements pour les cycles doivent être prévus. Leur nombre doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation et des besoins de l'opération de construction. Ils devront être sécurisés et abrités dans la mesure du possible.

N.6-3-2 L'intégration paysagère de ces aménagements devra être soignée et s'inscrire dans l'environnement paysager à proximité.

Section 3 : Équipements et réseaux

Article N.7 - Desserte par les voies publiques ou privées

N.7-1 Dispositions générales

N.7-1-1 Pour être constructible, un terrain doit être desservi par une voie publique ou privée, ouverte à la circulation des véhicules.

N.7-1-2 Les caractéristiques et la configuration de ces voies doivent :

- répondre à l'importance et à la destination des constructions projetées,
- permettre la circulation et l'utilisation des moyens de secours et des engins de lutte contre l'incendie,
- permettre d'assurer la sécurité des usagers au regard de la nature et de l'intensité du trafic.

N.7-1-3 Les espaces nécessaires à la manœuvre et au stationnement des véhicules doivent être aménagés hors des espaces publics.

N.7-2 Voirie

N.7-2-1 Les voies nouvelles devront avoir une largeur d'au moins 3 mètres et être ouvertes à la circulation. En cas de voie terminant en impasse, celles-ci ne pourront pas excéder 50 mètres de longueur et devront avoir une aire de retournement.

N.7-2-2 Ces dispositions s'appliquent aux ouvertures de voies nouvelles et aux modifications de voies existantes.

N.7-3 Accès

N.7-3-1 Pour être constructible, un terrain doit donner accès sur une voie publique ou privée.

N.7-3-2 Cet accès doit être direct, établi par un acte authentique ou par la voie judiciaire. Il doit être adapté aux usages supportés et aux constructions desservies. Les accès doivent permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies au travers notamment de la position de l'accès, de sa configuration, de sa nature et de l'intensité du trafic. Des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

N.7-3-3 Un seul accès pour véhicule est autorisé par unité foncière. Toutefois, lorsque la largeur sur la voie de cette unité foncière est égale ou supérieure à 30 mètres, un second

accès peut être autorisé. Cette disposition ne s'applique pas pour les constructions et installations nécessaires au service public et à l'intérêt collectif.

N.7-3-4 Lorsqu'une construction ou installation est desservie par plusieurs voies publiques ou privées, l'accès peut être imposé sur la voie où l'impact sur la circulation sera moindre.

N.7-3-5 La largeur d'un portail d'entrée pour véhicule ne peut excéder 6 mètres.

N.7-3-6 L'accès réservé aux piétons, quand il existe, doit être adapté aux personnes à mobilité réduite.

N.7-3-7 L'emprise et l'ouverture des portes et des portails sur la voie publique ou privée sont interdites.

N.7-3-8 L'accès doit être compatible avec les plantations et les éléments de signalisation, d'éclairage et de mobilier urbain présents sur la voie publique.

Article N.8 - Desserte par les réseaux

N.8-1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'adduction en eau potable. Les conduites de raccordement doivent être enterrées. Le regard de branchement doit se trouver en limite de propriété sur le domaine privé.

N.8-2 Assainissement

N.8-2-1 L'assainissement des eaux usées

N.8-2-1-1 Une construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'évacuation et de traitement des eaux usées. Les conduites de raccordement doivent être enterrées.

N.8-2-1-2 Les eaux industrielles sont soumises au régime des installations classées pour la protection de l'environnement. Leur évacuation est subordonnée à un prétraitement en dehors des espaces publics. Les eaux pluviales non polluées devront être infiltrées.

N.8-2-1-3 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et communal d'assainissement.

N.8-2-2 L'assainissement des eaux pluviales

N.8-2-2-1 Pour toute construction nouvelle ou pour toute requalification de construction existante, la recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales dans le réseau public doit être étudiée pour l'ensemble de la parcelle.

N.8-2-2-2 L'infiltration des eaux pluviales à la parcelle doit être prioritaire, qu'elle soit totale ou partielle, aux moyens de noues, fossés, bassins d'infiltration, puits ou tranchées d'infiltration... Elle est à privilégier au plus proche des surfaces imperméabilisées, le plus à l'amont possible. L'utilisation de revêtements perméables et drainants, favorisant l'infiltration, est préconisée pour l'aménagement des espaces dédiés au stationnement.

N.8-2-2-3 Si la perméabilité du sol permet l'infiltration totale des eaux de ruissellement sur la parcelle et si la nappe phréatique se situe à plus d'un mètre de profondeur, l'infiltration totale doit être mise en place afin de réduire les risques d'inondation et de

retenir les polluants sur un milieu (surface du sol) moins sensible à la pollution que les milieux aquatiques.

N.8-2-2-4 Si l'infiltration totale à la parcelle n'est pas possible, il peut être admis au réseau public un rejet d'eaux pluviales. Le débit rejeté autorisé est encadré par le Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne et le zonage pluvial départemental. Les valeurs de débit fixées au zonage pluvial départemental ne devront pas être dépassées quel que soit l'évènement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

N.8-2-2-5 En cas de balcon ou de terrasse surplombant le domaine public, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur le domaine public.

N.8-2-2-6 Les constructions devront respecter les prescriptions en vigueur telles qu'elles résultent de l'application des règlements départemental et territorial d'assainissement

N.8-3 Stockage des déchets

N.8-3-1 Toute construction ou installation nouvelle de plus de 375 m² de surface de plancher doit être équipée de lieux de stockage des déchets ménagers et des déchets industriels banals dans le cas de constructions à vocation industrielle.

N.8-3-2 Ces lieux doivent être adaptés au tri sélectif des déchets et conformes aux normes édictées par le règlement de la Direction environnement, développement durable et prévention des risques et le Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagements et d'urbanisme.

N.8-3-3 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, le dimensionnement du local de stockage des déchets devra respecter le dimensionnement minimal suivant :

Nombre de logements de l'opération	Surface minimale du local à déchets à prévoir
de 3 à 6 logements	5 m ²
de 7 à 11 logements	7 m ²
de 12 à 15 logements	9 m ²
de 16 à 19 logements	11 m ²
de 20 à 23 logements	14 m ²
au-delà de 24 logements	au minimum 15 m ² avec obligation d'interroger le service communal d'hygiène et de santé

N.8-3-4 Les secteurs équipés de bacs de collecte sélectifs, de type bornes d'apport volontaire enterrées, installées sur la voirie publique, ne sont pas astreints aux normes de stockage des déchets ménagers précitées.

N.8-3-5 Pour les immeubles à destination d'habitation comportant plus de 2 logements, les constructions devront disposer d'un local pour les encombrants et les gros cartons.

N.8-4 Réseaux divers (électricité, gaz, éclairage public, télécommunications...)

N.8-4-1 Si l'unité foncière est desservie par un réseau de chaleur classé au titre de l'article L.712-1 du Code de l'Énergie, les constructions neuves de plus de 150 m² de

surface de plancher doivent être conçues de manière à pouvoir être raccordées au réseau.

N.8-4-2 Si un transformateur ou un dispositif technique est rendu nécessaire pour l'opération ou l'aménagement de la zone, celui-ci devra faire l'objet d'un traitement assurant son intégration paysagère au site. Sauf disposition contraire, il devra être implanté hors des angles constitués par une ou des voies.

Titre 5

Annexes

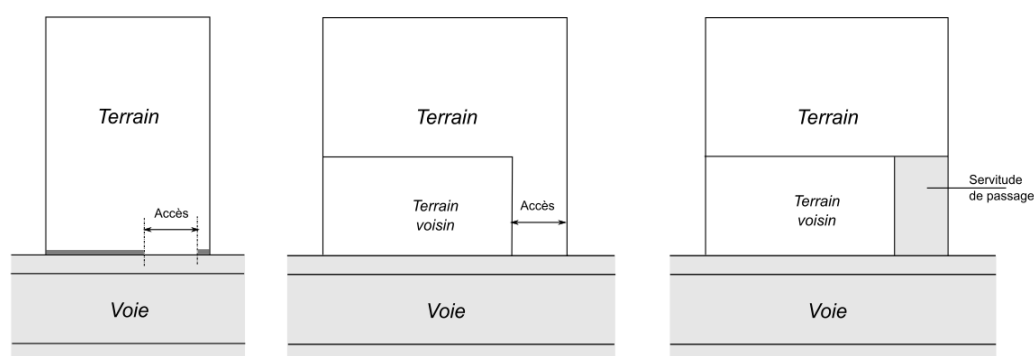
GLOSSAIRE

Les illustrations du présent règlement ont une fonction pédagogique et explicative. En cas de doute sur l'interprétation d'une disposition, le texte prévaut sur l'illustration.

Accès

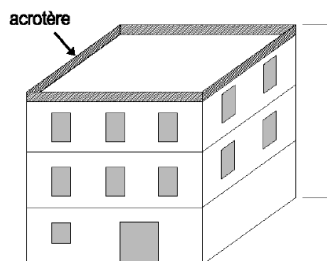
L'accès correspond au débouché ou à l'ouverture du terrain sur la voie. Il est alors situé à la limite de l'unité foncière. Il peut également correspondre au passage aménagé pour desservir la propriété (servitude de passage). Dans tous les cas il ne peut desservir qu'une seule unité foncière.

Un accès desservant plus de deux parcelles ou deux unités foncières est assimilé à une voie et doit à ce titre en comporter les mêmes caractéristiques.



Acrotère

L'acrotère désigne les éléments d'une façade qui sont situés au-dessus du niveau de la toiture ou de la terrasse, à leur périphérie, et qui constituent des rebords ou des garde-corps, pleins ou à claire-voie.



Affouillements et exhaussements

Les affouillements et les exhaussements sont les mouvements artificiels du sol naturel dont la superficie est supérieure à 100 m² et la profondeur ou la hauteur est supérieure à 2 mètres.

L'affouillement de sol consiste en l'extraction de terre ou en modification du nivellement existant du sol. L'exhaussement consiste en l'opération inverse.

Alignement

L'alignement est la limite, actuelle ou projetée, du domaine public au droit des propriétés riveraines.

Annexe

Une annexe est une construction secondaire, de dimensions réduites et inférieures à la construction principale, qui apporte un complément aux fonctionnalités de la construction principale. Elle doit être implantée selon un éloignement restreint entre les deux constructions afin de marquer un lien d'usage. Elle peut être accolée ou non à la construction principale avec qui elle entretient un lien fonctionnel, sans disposer d'accès direct depuis la construction principale.

Arbre

L'arbre, dont la première branche est située à moins de 2 mètres du sol à son seuil de maturité, est un arbre de basse tige. Il est recommandé pour les arbres de haute tige à grand développement de laisser une distance de 8 mètres d'implantation entre le tronc et la façade d'un bâtiment.

L'implantation des arbres et arbustes devra respecter les dispositions du plan de prévention des risques liés aux mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols approuvé.

Baie et jour

Est constitutif d'une baie toute ouverture aménagée dans un mur ou sur un toit, fermée par un châssis fixe ou mobile, servant au passage et/ou à l'éclairage de locaux. Une baie peut être créatrice d'une vue directe.

Une baie principale est une ouverture pratiquée dans un mur ou un toit, donnant sur une pièce principale, comme un salon, une chambre, une cuisine de surface habitable supérieure à 12 m², un bureau, et apportant à cette pièce une vue vers l'extérieur.

Une baie secondaire est une ouverture, pratiquée dans un mur ou un toit, donnant sur un espace secondaire, comme un vestibule, un escalier, un couloir, une cuisine de surface habitable inférieure à 12 m², une salle de bains, une buanderie, et apportant à cet espace une vue vers l'extérieur.

Un jour est une baie principale ou secondaire n'apportant aucune vue vers l'extérieur ou dont le point bas est supérieur à 2,50 mètres au-dessus du plancher du rez-de-chaussée, et à 1,90 mètre au-dessus du plancher d'un étage supérieur.

Une baie principale dispose d'une hauteur d'allège (espace plein sous une fenêtre) fixée à 1,20 mètre au maximum, d'une largeur de vue de 3,60 mètres au moins, et d'une profondeur de vue de 3,60 mètres au moins.

Balcon

Plancher formant saillie sur une façade et ceint par une balustrade ou un garde-corps. Au titre du présent règlement, un balcon est créateur de vues directes.

Clôture

Une clôture sert à séparer deux propriétés privées ou une propriété privée du domaine public. Elle nécessite une déclaration préalable pour toute élévation ou modification.

Coefficient de biotope

Dans les zones urbaines, le règlement peut imposer de conserver une part minimale de surfaces non imperméabilisées, pondérées en fonction de leur nature, afin de contribuer au maintien de la biodiversité et d'optimiser la gestion des eaux pluviales. Le coefficient de pondération est intitulé coefficient de biotope.

Comble

Un comble est le dernier niveau, situé sous une toiture à pans inclinés, d'une construction.

Construction

Travaux, bâtiment, équipement... entrant dans le champ d'application des autorisations de construire et d'occuper le sol, quel qu'en soit la destination ou l'affectation, même ne comportant pas de fondation, et tout ouvrage ou installation, impliquant une implantation au sol, une occupation du sous-sol ou un surplomb du sol.

Au titre du présent règlement, les constructions nouvelles comportent la création ex-nihilo d'un nouveau bâtiment ou d'une nouvelle installation, les travaux sur les constructions existantes, les extensions et les surélévations des constructions existantes, qu'elles soient principales ou annexes.

Construction existante

Toute construction existante avant l'obligation d'obtention d'un permis de construire ou toute construction autorisée par une autorisation d'urbanisme et édifiée régulièrement au regard de celle-ci avant la date d'entrée en vigueur du PLU ou depuis son entrée en vigueur.

Construction mitoyenne

Construction qui partage un mur commun avec la construction voisine.

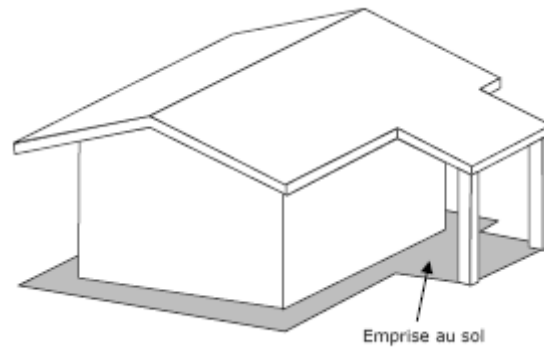
Domaine public

Biens ou ensemble de biens appartenant aux personnes publiques et à leurs établissements publics et qui sont affectés soit à l'usage public, soit à un service public.

Emprise au sol

Au titre du Code de l'Urbanisme, l'emprise au sol est la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus (cf. schéma). Elle est constituée de l'addition de tous les éléments bâtis figurant sur le terrain (constructions principales et constructions annexes) ainsi que tous les ouvrages ou installations soumis à autorisation préalable (terrasse de plus de 0,60 mètre par rapport au sol, escaliers...).

Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus.



Emprise d'une voie

L'emprise d'une voie publique est délimitée par l'alignement ou les alignements. Elle se compose de la plateforme (chaussées dédiées à la circulation et emplacements de stationnements) et de ses annexes (accotements, trottoirs, fossés, talus).

Emprise publique

L'emprise publique est l'étendue de terrain appartenant au domaine public ou destinée par convention au domaine public dans le cadre d'une opération d'aménagement.

Espace vert

Il existe deux types d'espaces verts :

- les espaces verts de pleine terre, c'est-à-dire sans structure en sous-sol,
- les espaces verts éco-aménagés, avec un minimum de 70 centimètres d'épaisseur de sol, mais qui peuvent se trouver sur un parking en sous-sol par exemple.

Le taux minimum d'espaces verts s'exprime en pourcentage de la superficie du terrain.

Extension

Adjonction de construction destinée à faire partie intégrante d'un bâtiment préexistant, notamment une communauté d'accès et de circulation intérieure, ou accolée au bâtiment préexistant. Les surélévations constituent des extensions au sens du présent règlement.

Façade

La façade désigne chacune des faces verticales en élévation d'un bâtiment.

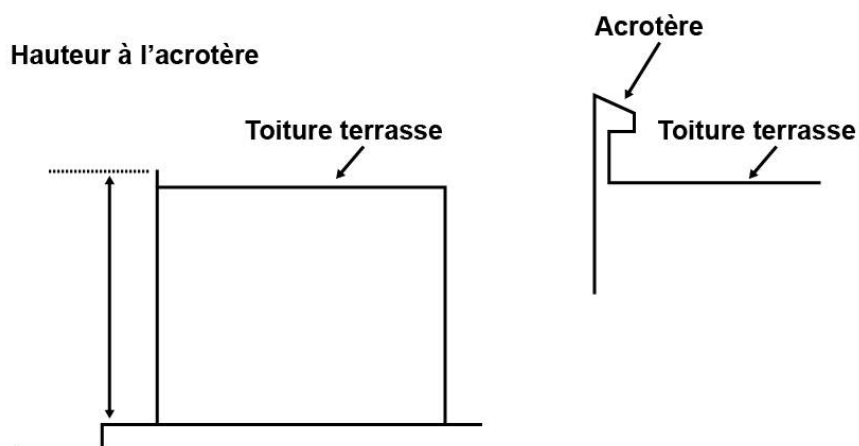
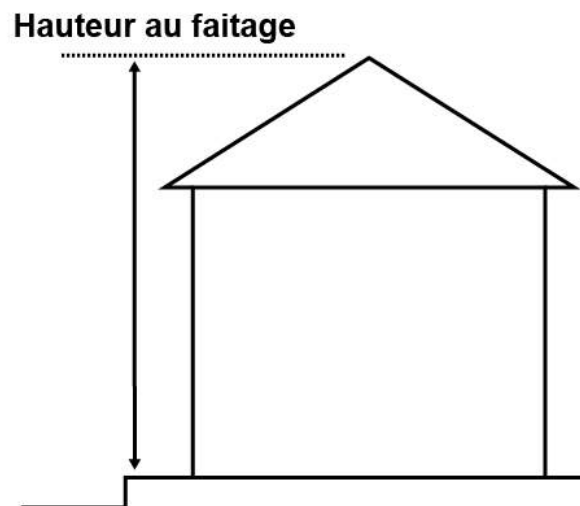
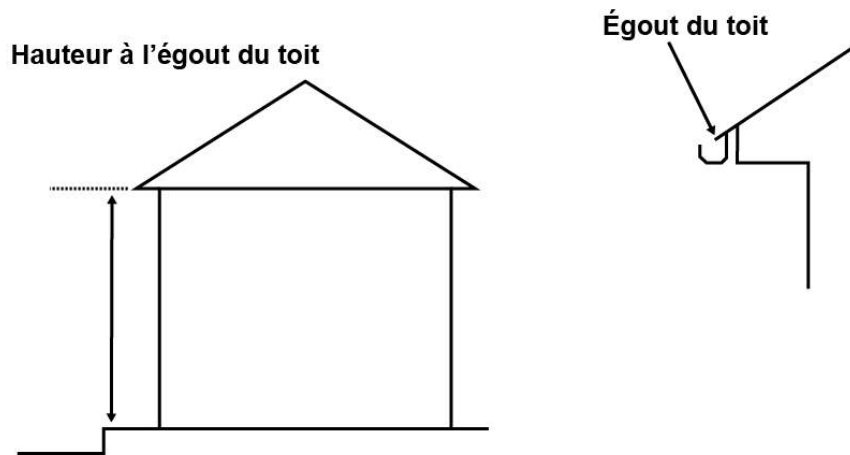
Hauteur

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol existant ou du sol naturel jusqu'au sommet du bâtiment, les ouvrages techniques et les autres superstructures compris, à l'exception des cheminées et des ouvrages unidimensionnels.

Lorsque le terrain est en pente, les façades des bâtiments sont divisées en sections égales n'excédant pas 12 mètres de longueur et la hauteur est prise au milieu de chacune d'elles. Dans le cas d'une façade ayant une longueur inférieure à 12 mètres, la hauteur est mesurée au milieu de la dite façade.

La hauteur au faitage est mesurée au point le plus haut de la toiture par rapport au terrain naturel (faîtage du toit en cas de toiture à pentes et acrotère en cas de toiture

terrasse). La hauteur à l'égout du toit est mesurée à la gouttière des toitures à pentes par rapport au terrain naturel.



Héberge

L'héberge est la ligne qui correspond à la limite de mitoyenneté d'un mur séparatif commun à deux constructions accolées ou adossées, de hauteurs inégales.

Implantation

Emprise qu'un bâtiment occupe au niveau du sol et du sous-sol.

Jour

Ouverture faite aux bâtiments pour qu'ils puissent recevoir de la lumière naturelle. Les jours de souffrance sont des percements à châssis fixes dans une paroi qui apportent la lumière naturelle à un local, sans qu'une personne puisse voir à l'intérieur dudit local. Le Code Civil et le règlement du Plan Local d'Urbanisme règlementent leur position et leurs dimensions.

Limite séparative

Les limites séparatives correspondent aux limites entre le terrain d'assiette de la construction, constitué d'une ou plusieurs unités foncières, et le ou les terrains contigus. Elles peuvent être distinguées en deux types : les limites latérales et les limites de fond de terrain. En sont exclues les limites de l'unité foncière par rapport aux voies et emprises publiques.

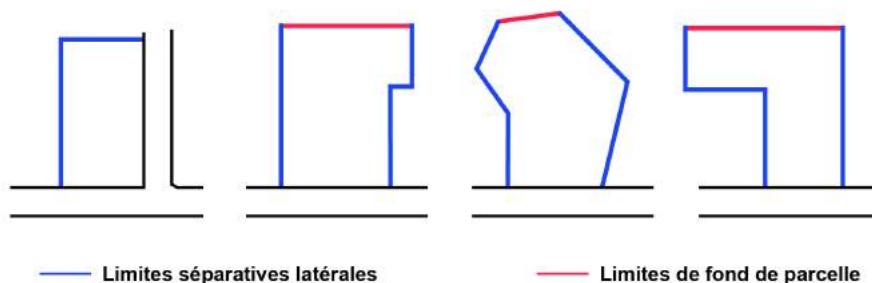
Limite séparative latérale

Les limites séparatives latérales sont les limites du terrain qui aboutissent directement à la voie, soit en ligne droite, soit selon une ligne brisée (décrochements, coudes).

Limite de fond de parcelle

La limite de fond de parcelle correspond à la limite autre que l'alignement et les limites séparatives latérales. Un terrain d'angle n'a pas de limite de fond mais une ou des limites séparatives latérales.

Pour les terrains de forme quadrilatère est dénommée fond de parcelle la limite du terrain opposée à celle par laquelle s'effectue l'accès principal à la construction. Dans les autres cas, le fond de parcelle est constitué par la limite opposée la plus éloignée de celle supportant cet accès principal, à l'exception des terrains de forme triangulaire pour lesquels il n'y a pas de fond de parcelle.



Lotissement

Opération d'aménagement qui a pour objet ou qui, sur une période de moins de dix ans, a eu pour effet la division, qu'elle soit en propriété ou en jouissance, qu'elle résulte de

mutations à titre gratuit ou onéreux, de partages ou de locations, d'une ou plusieurs propriétés foncières en vue de l'implantation de bâtiments. La création d'un lotissement est soumise à une autorisation d'urbanisme au titre du Code de l'Urbanisme.

Lucarne

Ouverture aménagée dans un pan de toiture pour donner le jour et l'air aux locaux sous combles. La pose d'une lucarne est soumise à autorisation d'urbanisme.

Marge de recul ou de retrait

Distance imposée par les articles sur les reculs et retraits du présent règlement entre les façades d'une construction et la limite du terrain supportant cette construction avec le domaine public, avec les limites séparatives du terrain et avec une autre construction sur le même terrain.

Modénature

Traitement ornemental (proportions, forme, galbe) de certains éléments en relief ou en creux d'un édifice, et en particulier les moulures, les corniches et les bandeaux.

Mur aveugle

Mur sans ouverture, ni baie ni jour, au titre du présent règlement.

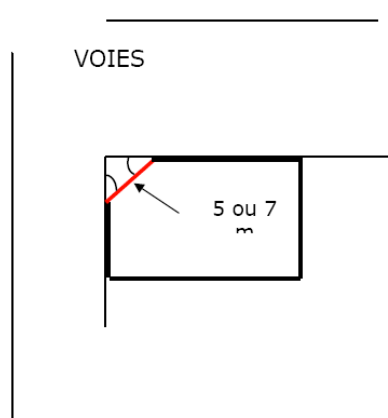
Niveau NGF

Altitude de référence appelée cote de Nivellement Général de la France constituant un réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain. Le niveau zéro est déterminé par le marégraphe de Marseille et l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière (IGN).

Oriel

C'est un élément constitutif d'une fenêtre ou d'un balcon isolé formant un volume clos en saillie d'une façade.

Pan coupé



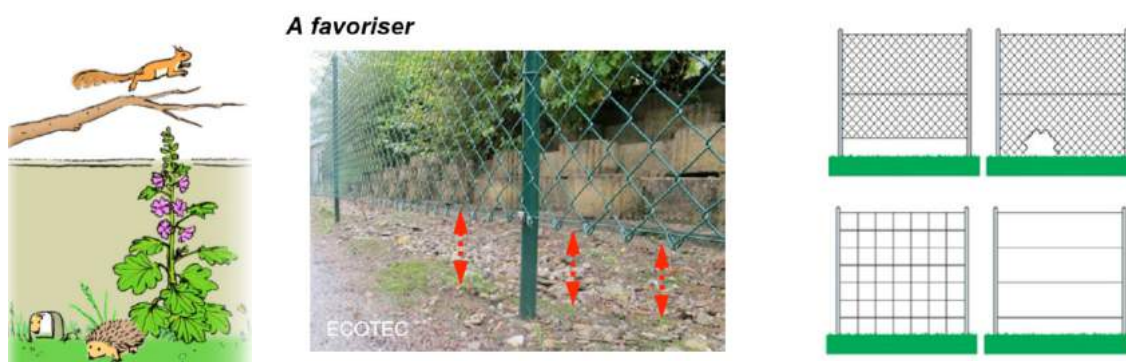
La construction doit respecter une troncature sur l'angle sortant, formée perpendiculairement à la bissectrice de l'angle formé par les deux alignements actuels ou futurs, et égale à 5 mètres de longueur. Lorsque la construction ou la clôture est édifiée à l'angle d'une rue nationale ou départementale, cette dernière dimension est portée à 7 mètres.

Parcelle

Terme juridique employé pour désigner sur le cadastre les différentes unités de terrain, définies selon leurs limites et leur propriétaire.

Petite faune (principes de perméabilité des clôtures pour la petite faune)

Le passage d'un corridor écologique au sein d'une opération doit favoriser les déplacements de la petite faune entre les parcelles (petits mammifères, reptiles, amphibiens...). Par exemple, les bordures de trottoir sont des obstacles infranchissables pour certains animaux, tels les tritons et les orvets. Il existe aussi des liens aériens d'arbres en arbres pour les écureuils. Il s'agit de moins cloisonner les espaces. Les ouvertures à réserver seront au minimum de 12 cm x 12 cm. Il peut s'agir d'une continuité de jardins séparés par des clôtures suffisamment ajourées en partie basse (grillage...). Des buses peuvent être installées en pieds de murs. Les plantations grimpantes sont à développer car favorables aux animaux grimpeurs pour franchir les murs.



Pignon

Mur extérieur réunissant les murs gouttereaux des façades.

Pente

La pente d'un terrain est le rapport entre la dénivellation du point haut de l'unité foncière au point bas de celle-ci et la distance entre ces deux points.

$$\text{Pente} = (H-h) / D$$

H = hauteur du point haut

h = hauteur du point bas

D = distance horizontale entre le point haut et le point bas

Place commandée

Une place commandée est une place qui n'est pas accessible directement depuis la voie de desserte et qui nécessite le déplacement d'un autre véhicule pour être accessible.

Reconstruction à l'identique

Bâtiment reconstruit à l'identique d'une construction préexistante et démolie, quant à sa destination, son volume et son aspect extérieur.

Recul/Recul

Le reculement est la distance comptée entre l'alignement et le plan vertical de la façade antérieure, lorsque ce plan est distinct de l'alignement.

Réhabilitation

Ensemble des opérations intérieures et extérieures qui visent à remettre en état un bâtiment sans procéder à sa démolition.

Rénovation

Opération de construction qui nécessite au préalable la démolition de tout ou partie d'un bâtiment.

Réseau de chaleur classé

Le classement d'un réseau de chaleur est la procédure qui permet à une collectivité de rendre obligatoire le raccordement au réseau, existant ou en projet, dans certaines zones, pour les nouvelles installations de bâtiments (article L.712-1 du Code de l'Énergie).

Réseaux divers

Ensemble des réseaux de distribution de fluides, d'énergies ou de communication tels que l'adduction d'eau potable, l'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales, la distribution de l'électricité et du gaz, le chauffage urbain, le téléphone et la télédistribution, etc.

Résidentialisation

La résidentialisation est une opération qui consiste à réaménager les abords des immeubles en distinguant l'espace privé résidentiel de l'espace public.

L'objectif est de rendre l'espace privé de l'immeuble accessible uniquement aux seuls résidents (stationnement privé, clôture, espace vert privatif).

Retrait

Le retrait est l'espace compris entre une limite séparative de terrain et le plan vertical d'une façade, lorsque ce plan est distinct de ladite limite séparative de terrain.

Servitude de passage

Droit de passage depuis une parcelle enclavée (non desservie par une voie et sans accès direct à cette dernière). La servitude, de droit privé, définit la largeur, le tracé, les véhicules admis, les plantations, l'entretien...

Servitude d'utilité publique

Mesure de protection limitant le droit d'utilisation du sol. Elle concerne certains ouvrages et sites publics existants (monuments historiques, forêts, cimetières, lignes électriques, ondes radioélectriques...). Ces servitudes sont instituées indépendamment du Plan Local d'Urbanisme par des actes administratifs spécifiques, deviennent applicables dès lors que leurs procédures d'institution ont été accomplies et sont régies par une réglementation qui leur est propre et que le PLU ne peut modifier. La liste des servitudes figure en annexe du PLU.

Sol naturel

Le sol naturel est le sol existant avant les fouilles et les remblais nécessaires à l'exécution des ouvrages.

Pour l'application des articles 3-2, 3-3, 3-4 et 3-5, l'altimétrie de référence est déterminée, pour l'application du présent règlement, par le plus bas point du sol naturel situé à l'intérieur de l'emprise de la construction nouvelle.

Pour l'application des articles 3-3 (alignement) et 4-1-3 (clôtures), l'altimétrie de référence est déterminée, pour l'application du présent règlement, par le niveau du sol naturel à l'alignement ou sur la limite séparative.

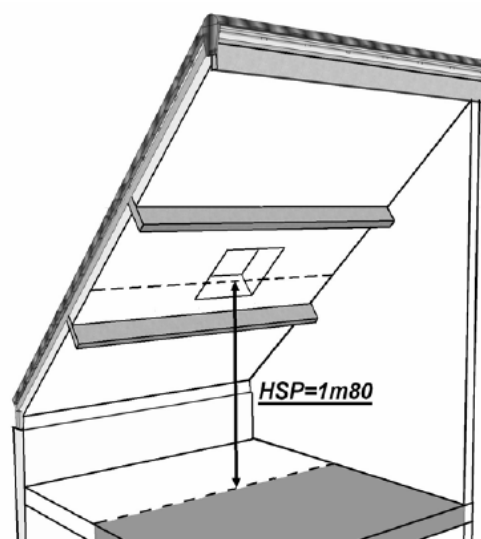
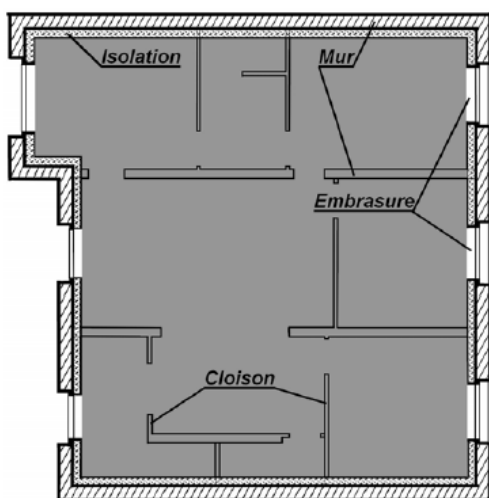
Surélévation

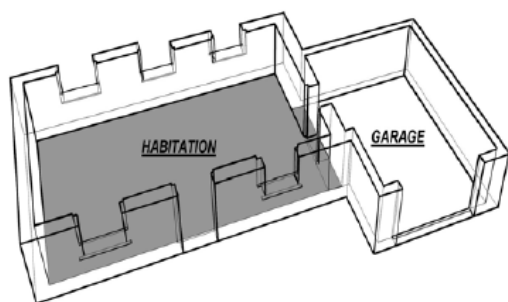
Extension en étage d'un bâtiment existant sur l'emprise au sol totale ou partielle de celui-ci. Elle consiste à déposer la toiture existante, à rehausser les murs extérieurs et à réaliser une nouvelle toiture.

Surface de plancher (SDP)

La surface de plancher d'une construction s'entend, au sens de l'article R.111-22 du Code de l'Urbanisme, comme la somme des surfaces de plancher de chaque niveau clos et couvert, calculée à partir du nu intérieur des façades après déduction :

- 1° des surfaces correspondant à l'épaisseur des murs entourant les embrasures des portes et fenêtres donnant sur l'extérieur,
- 2° des vides et des trémies afférentes aux escaliers et ascenseurs,
- 3° des surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre,
- 4° des surfaces de plancher aménagées en vue du stationnement des véhicules motorisés ou non, y compris les rampes d'accès et les aires de manœuvres,
- 5° des surfaces de plancher des combles non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial,
- 6° des surfaces de plancher des locaux techniques nécessaires au fonctionnement d'un groupe de bâtiments ou d'un immeuble autre qu'une maison individuelle au sens de l'article L. 231-1 du Code de la Construction et de l'Habitation, y compris les locaux de stockage des déchets,
- 7° des surfaces de plancher des caves ou des celliers, annexes à des logements, dès lors que ces locaux sont desservis uniquement par une partie commune,
- 8° d'une surface égale à 10 % des surfaces de plancher affectées à l'habitation telles qu'elles résultent le cas échéant de l'application des alinéas précédents, dès lors que les logements sont desservis par des parties communes intérieures.





Surface plantée de pleine terre

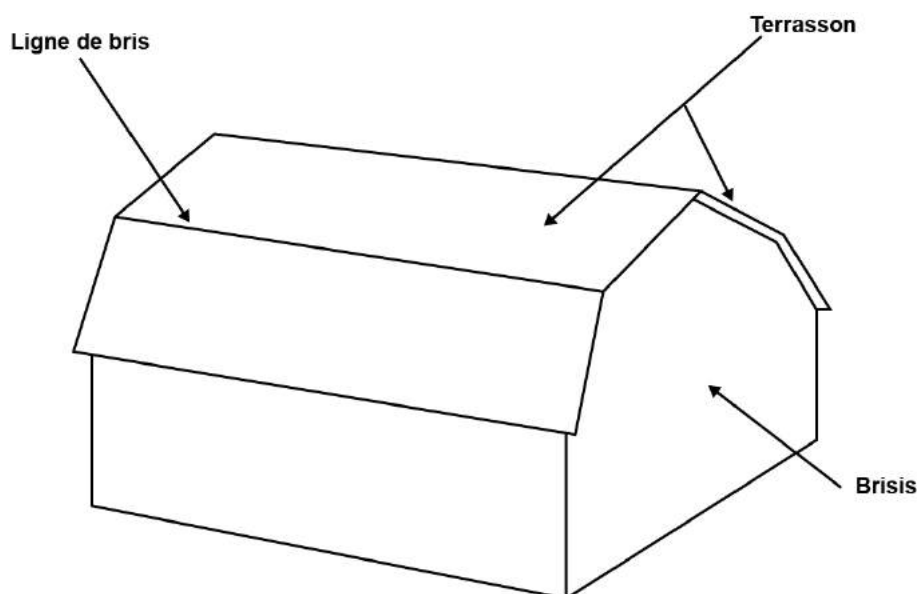
Espace permettant le raccordement du sous-sol à la nappe phréatique dont les éventuels ouvrages existants ou projetés dans son tréfonds ne portent pas préjudice à la bonne résorption des eaux pluviales. Les ouvrages souterrains (réseaux divers, canalisations...) ne sont pas de nature à déqualifier un espace de pleine terre.

Terrain naturel

Le terrain naturel est regardé comme celui qui existe à la date de l'autorisation de construire avant tous travaux d'adaptations du sol liés à cette autorisation (notamment les travaux d'exhaussement ou d'affouillement et les travaux de nivellement quelle que soit leur dimension), même si la topographie du terrain a été avant cette date modifiée à la suite de précédents travaux de construction ou de terrassement.

Toit de type Mansart

Toiture à comble brisé dont la partie supérieure à faible pente (le terrasson) est brisée par une pente plus forte aux abords de la façade (le brisis). L'intégralité du toit, terrasson et brisis, est recouvert généralement du même matériau de couverture, mais plusieurs matériaux peuvent cohabiter entre le terrasson (invisible depuis le sol) et le brisis (apparent)



Unité foncière

Parcelle ou ensemble de parcelles contiguës appartenant à un même propriétaire sans distinction de son régime de propriété (indivision, copropriété...).

Voie

La voie (publique ou privée) s'entend comme l'espace ouvert à la circulation publique des personnes et des automobiles qui comprend la partie de la chaussée ouverte à la circulation des véhicules motorisés, les itinéraires cyclables, l'emprise réservée au passage des piétons, les fossés et talus la bordant. Elle dessert plusieurs propriétés.

Vue

Sont considérés comme des éléments constituant des vues directes au sens du présent règlement :

- les fenêtres,
- les portes fenêtres,
- les balcons,
- les loggias,
- les terrasses situées à plus de 0,60 mètre du terrain naturel,
- les lucarnes,
- les fenêtres et châssis de toit.

Ne sont pas considérées comme constituant des vues au sens du présent règlement (pour ces exceptions, les règles des façades sans vue directes s'appliquent) :

- les ouvertures en sous-sol à condition que la hauteur de l'ouverture au point le plus haut soit inférieur à 0,80 mètre par rapport au terrain naturel,
- les ouvertures dont l'allège est placée à plus de 1,90 mètre de hauteur par rapport au plancher (y compris les ouvertures de toit),
- les portes pleines,
- les châssis fixes et verres translucides,
- les ouvertures constituées de pavés de verre qui constituent de fait des jours de souffrance intégrés à la façade,
- les terrasses inaccessibles (absence d'ouverture de toute nature donnant sur la terrasse),
- les terrasses situées à 0,60 mètre maximum du terrain naturel,
- les modifications des ouvertures existantes créant des vues ou leur remplacement, à condition qu'il n'y ait pas d'agrandissement.

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Emplacements réservés aux voies et ouvrages publics (L.151-41 du Code de l'Urbanisme).

N°	Superficie (m ²)	Localisation	Affectation	Bénéficiaire
1	82 m ²	Ruelle du Grattecoq	Extension du cimetière	Ville d'Orly
		Parcelles : M51		
2	285 m ²	Ruelle du Grattecoq	Extension du cimetière	Ville d'Orly
		Parcelles : M49		
3	169 m ²	Ruelle du Grattecoq	Extension du cimetière	Ville d'Orly
		Parcelles : M44		
4	31 m ²	Ruelle du Grattecoq	Extension du cimetière	Ville d'Orly
		Rue du Maréchal Foch Parcelles : N144		
5	54 m ²	Ruelle du Grattecoq	Voirie	Ville d'Orly
		Rue de Dorval Parcelle : U12		
6	207 m ²	Ruelle du Grattecoq	Aménagement d'un accès au collège Dorval	Ville d'Orly
		Parcelle : U3		
7	296 m ²	Voie Normande	Voirie	Ville d'Orly
		Parcelle : AB117		
8	1 360 m ²	Chemin des Chaudronniers	Voirie	Ville d'Orly
		Parcelles : F85, F87, F106		
9	17 500 m ²	Avenue Paul Vaillant-Couturier	Aménagement d'un espace vert public	Ville d'Orly
		Rue Ernest de la Tour Parcelle : O111		
10	4 500 m ²	Rue des Quinze Arpents	Voirie nouvelle	EPAORSA
		Parcelles : A260, A221, A243		
11	500 m ²	Rue des Quinze Arpents	Voirie nouvelle	EPAORSA
		Parcelle : A221		
12	819 m ²	Rue Dorval	Extension du collège Dorval	Ville d'Orly
		Parcelles : U4, U5, U6		
13	13 740 m ²	Route Charles Tillon	Élargissement de la voie à 24 mètres (tramway T9 prolongé et la réalisation de pistes cyclables)	Ville d'Orly
		Parcelles : A24, A25, A28, A32, A33, A42, A43, A47, A49, A169, A190, A246, A267, A269, A271, A272, A287, B41, C121, C124		
14	1 850 m ²	Rue des Quinze Arpents	Voirie nouvelle	EPAORSA
		Parcelles : A253, A173, A174		
15	3 600 m ²	Rue des Quinze Arpents	Voirie nouvelle	EPAORSA
		Parcelles : A253, A252, A171, A173		

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

16	5 400 m ²	Rue des Quinze Arpents	Élargissement de la voie à 28 mètres pour le passage du TCSP SÉNIA-Orly	EPAORSA
		Parcelles A 226, A269, A229, A254		
17	710 m ²	Chemin des Carrières	Requalification et élargissement du chemin des Carrières	EPAORSA
		Parcelles : L430, L580, L581, L458, L445, L538, L537, L447		

LISTE DES ARBRES ET ALIGNEMENTS D'ARBRES REMARQUABLES AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-43 DU CODE DE L'URBANISME

1. Route Charles Tillon
2. Rue de l'Aviation (dans l'enceinte de la plateforme aéroportuaire)
3. Allée des Tilleuls
4. Allée du Rond-Point
5. Avenue de la République
6. Avenue Pierre Curie
7. Rue du 11 Novembre 1918
8. Avenue Guy Môquet
9. Avenue de la Victoire
10. Sentier des Vignes
11. Sentier des Écoles
12. Rue du Verger
13. Avenue Adrien Raynal
14. Avenue des Martyrs de Châteaubriant
15. Avenue de la Paix
16. Angle voie du Four/avenue de la Paix (dans l'enceinte des Apprentis d'Auteuil)
17. Rue Pierre Corneille
18. Avenue Molière
19. Avenue Marcel Cachin (au sud de la voie des Saules)
20. Rue du Docteur Calmette
21. Rue Camille Guérin
22. Rue Buffon
23. Allée Clément Ader
24. Rue Antoine de Saint-Exupéry
25. Rue Jean Mermoz
26. Rue du 19 Mars 1962
27. Allée du Mûrier

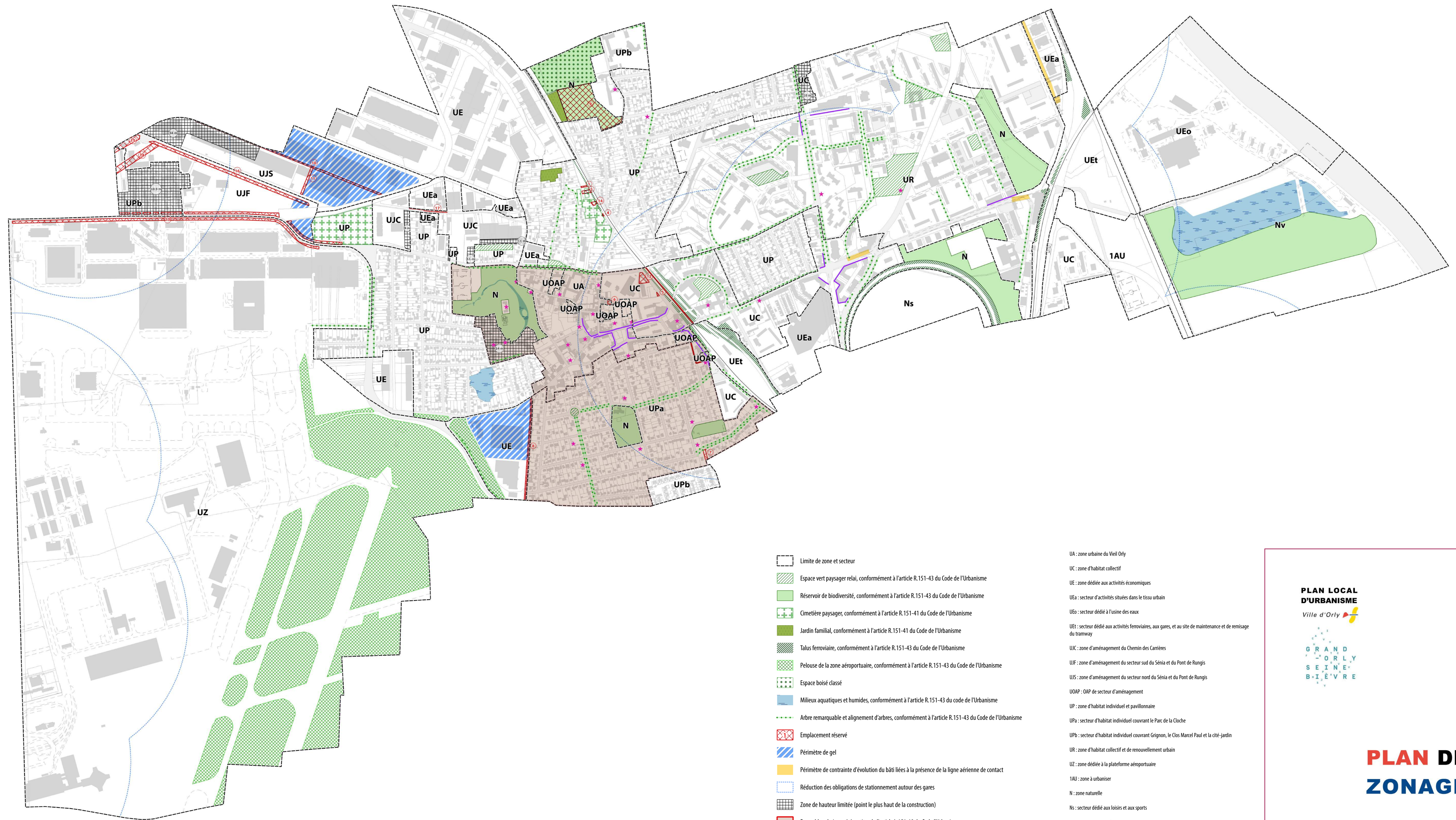
ÉLÉMENTS DE PATRIMOINE BÂTI REMARQUABLE REPÉRÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME

Monument historique	
Église Saint-Germain	Place du Maréchal Leclerc

Éléments bâtis ou de patrimoine	
Château Georges Méliès Maison du gardien du parc Georges Méliès Vieux lavoir Maison de l'enfance Bibliothèque de quartier Louis Bonin École du Centre Mairie et centre administratif Oiseau pylône Monument Normandie-Niémen Château de Grignon L'Orangerie École Georges Méliès	Parc Georges Méliès Rue Louis Bonin Rue Louis Bonin 4 allée de la Terrasse 1 rue Louis Bonin Place du Maréchal Leclerc 1 place François Mitterrand et 7 avenue Adrien Raynal Avenue Marcel Cachin Avenue des Martyrs de Châteaubriant Rue Paul Vaillant-Couturier Avenue Guy Môquet Avenue Guy Môquet

Ensemble urbain
Le Vieil Orly Le Parc de la Cloche

Maisons individuelles et immeubles de caractère
7 place du 8 Mai 1945 1 allée des Roses 28 avenue de la République 5 allée du Parc/17 allée des Acacias 19-21 allée des Tilleuls 13 allée de la Jonchère 1 avenue Pierre Curie 5 rue Ivan Prévost 36 rue du Commerce 15bis rue du Maréchal Foch 28 rue du Commerce 56 avenue de l'Aérodrome 53 avenue de la Paix 32 avenue Adrien Raynal 16 rue Louis Bonin 32/40 allée des Charmilles



- Limite de zone et secteur
- Espace vert paysager relatif, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme
- Réservoir de biodiversité, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme
- Cimetière paysager, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme
- Jardin familial, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme
- Talus ferroviaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme
- Pelouse de la zone aéroportuaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme
- Espace boisé classé
- Milieux aquatiques et humides, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme
- Arbre remarquable et alignement d'arbres, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme
- Emplacement réservé
- Périmètre de gel
- Périmètre de contrainte d'évolution du bâti liés à la présence de la ligne aérienne de contact
- Réduction des obligations de stationnement autour des gares
- Zone de hauteur limitée (point le plus haut de la construction)
- Ensemble urbain repéré au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
- Éléments de patrimoine bâti remarquable repéré au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
- Linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer (article L.151-16 du Code de l'Urbanisme)
- UA : zone urbaine du Vieux Orly
- UC : zone d'habitat collectif
- UE : zone dédiée aux activités économiques
- UEa : secteur d'activités situées dans le tissu urbain
- UEo : secteur dédié à l'usine des eaux
- UEt : secteur dédié aux activités ferroviaires, aux gares, et au site de maintenance et de remisage du tramway
- UC : zone d'aménagement du Chemin des Carrières
- UJF : zone d'aménagement du secteur sud du Sénia et du Pont de Rungis
- UJS : zone d'aménagement du secteur nord du Sénia et du Pont de Rungis
- UOAP : GMP de secteur d'aménagement
- UP : zone d'habitat individuel et pavillonnaire
- UPa : secteur d'habitat individuel couvrant le Parc de la Cloche
- UPb : secteur d'habitat individuel couvrant Grignon, le Cos Marcel Paul et la cité-jardin
- UR : zone d'habitat collectif et de renouvellement urbain
- UZ : zone dédiée à la plateforme aéroportuaire
- 1AU : zone à urbaniser
- N : zone naturelle
- Ns : secteur dédié aux loisirs et aux sports
- Nv : secteur dédié au futur parc des Voeux


PLAN LOCAL D'URBANISME
 Ville d'Orly
 GRAND ORLY
 SEINE
 BIEVRE

PLAN DE ZONAGE



Prescrit le 11/04/2013
 Arrêté le 28/05/2019
 Approuvé le 25/02/2020

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



ANNEXES


RÉGLEMENTAIRES

Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020

LISTE DES ANNEXES

- 1/ Servitudes d'utilité publique
- 2/ Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Orly
- 3/ Droit de préemption urbain et droit de préemption sur les fonds artisanaux commerciaux et les baux commerciaux
- 4/ Zone d'Aménagement Différé dans le secteur du SÉNIA
- 5/ Périmètre des Zones d'Aménagement Concerté et des périmètres de Projet Urbain Partenarial
- 6/ Régime de la taxe d'aménagement
- 7/ Instauration du permis de démolir et de la DP clôture
- 8/ Classement sonore du réseau routier national, autoroutier, départementale et des voies ferrées
- 9/ Zones de risque d'exposition au plomb
- 10/ Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne
- 11/ Plan de Prévention des Risques de Mouvement de Terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne
- 12/ Règlement Local de Publicité
- 13/ Règlement communal de voirie
- 14/ Règlement général de la circulation, du stationnement et des espaces verts
- 15/ Notices sanitaires
- 16/ Règlement sanitaire du Val-de-Marne
- 17/ Liste des lotissements dont les règles d'urbanisme ont été maintenues
- 18/ Règlement d'assainissement communal
- 19/ Règlement de Service Départemental d'Assainissement du Val-de-Marne
- 20/ Règlement du service d'assainissement du SIAAP
- 21/ Règlement du service public de l'eau
- 22/ Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable du SEDIF à Choisy-le-Roi
- 23/ Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable d'Eau de Paris à Orly
- 24/ Périmètre d'étude sur le devenir urbain de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant
- 25/ Études sur les zones humides
- 26/ Cahier des recommandations techniques pour une meilleure prise en compte des déchets ménagers et assimilés dans les projets d'aménagement et d'urbanisme

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



**ÉLÉMENTS DE
PATRIMOINE BÂTI
REMARQUABLE
REPÉRÉS AU TITRE DE
L'ARTICLE L.151-19
DU CODE DE L'URBANISME**

*Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020*

SOMMAIRE

Partie 1 Monument historique	2
Église Saint-Germain	3
Partie 2 Éléments bâtis ou de patrimoine	4
Château Georges Méliès	5
Maison du gardien du parc Georges Méliès	6
Vieux lavoir	7
Maison de l'enfance	8
Bibliothèque de quartier Louis Bonin	9
École du Centre	10
Mairie et centre administratif	11
Oiseau pylône	12
Monument Normandie-Niémen	13
Château de Grignon	14
L'Orangerie et école Georges Méliès	15
Partie 3 Ensemble urbain	16
Le Vieil Orly	17
Le Parc de la Cloche	18
Partie 4 Maisons individuelles et immeubles de caractère	19
7 place du 8 Mai 1945	20
1 allée des Roses	21
28 avenue de la République	22
5 allée du Parc/17 allée des Acacias	23
19-21 allée des Tilleuls	24
13 allée de la Jonchère	25
1 avenue Pierre Curie	26
5 rue Ivan Prévost	27
36 rue du Commerce	28
15bis rue du Maréchal Foch	29
28 rue du Commerce	30
56 avenue de l'Aérodrome	31
53 avenue de la Paix	32
32 avenue Adrien Raynal	33
16 rue Louis Bonin	34
32/40 allée des Charmilles	35

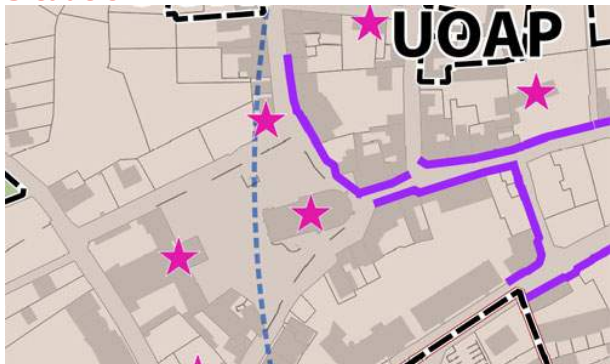
Partie 1

Monument historique

ÉGLISE SAINT-GERMAIN

Adresse : place de l'Église

Situation



Date de construction : XII^e siècle

Intérêt et sens de la protection

Le chœur de l'église est classé monument historique depuis 1996.

L'église Saint-Germain datant du XII^e siècle est le symbole du Vieil Orly, de par son passé historique comme par sa localisation géographique. Plusieurs éléments la caractérisent : la tour carrée du clocher est un témoignage de l'architecture moyenâgeuse, et les vitraux, dont l'un fut offert par Napoléon III, datent de 1869. Ceux de la chapelle de la Sainte-Vierge sont plus récents (1948). C'est également à cette même date que furent installées les deux cloches actuelles : Émilienne-Alexandrine et Anna-Henriette. À l'intérieur de l'église, le chœur style renaissance, classé monument historique depuis 1996, comporte trois travées soutenues par des arcs en ogive. Ceux-ci reposent sur de grosses colonnes cylindriques terminées par des chapiteaux doriques. L'autel en marbre, acquis en 1859 et érigé l'année suivante, est de style Louis-Philippe. Les travaux de rénovation entrepris en 1999 ont permis de redonner à l'église son visage du XII^e siècle. Les vitraux ont été redessinés à l'identique, et l'ensemble du bâtiment a été rénové suivant les exigences des Monuments Historiques.



Partie 2

Éléments bâtis ou de patrimoine

CHÂTEAU GEORGES MÉLIÈS

Adresse : parc Georges Méliès

Situation



Date de construction : XVII^e siècle

Intérêt et sens de la protection

Le château du parc Georges Méliès est probablement l'une des plus belles propriétés du Val-de-Marne, ce qui justifie sa protection au titre de la préservation du patrimoine historique de la ville d'Orly comme du département. L'ensemble du bâtiment est protégé : la toiture, les façades, les fenêtres, les garde-corps ainsi que les volets.

Matériaux

La toiture du château est recouverte d'ardoise, le corps du bâtiment est constitué de pierre de taille. Les volets sont en bois peint.

Recommandations pour la rénovation

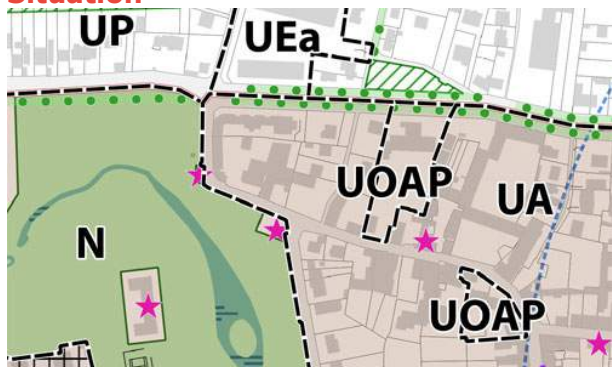
L'ensemble du bâtiment est protégé et la rénovation devra se faire à l'identique. Les fenêtres devront être changées dans le cadre d'une rénovation banale afin de s'inscrire en cohérence avec le reste du bâtiment.



MAISON DU GARDIEN DU PARC GEORGES MÉLIÈS

Adresse : rue Louis Bonin

Situation



Date de construction : XX^e siècle

Intérêt et sens de la protection

La protection concerne l'ensemble de l'édifice y compris la grille d'entrée, les bornes au pied du portail ainsi que le balcon sculpté façon faux bois de la maison du gardien. Ces éléments construits dans le style rocailleux sont caractéristiques du début du XX^e siècle et représente un intérêt pour la préservation du caractère historique du Vieil Orly.

Matériaux

Grille d'entrée en fonte. Pilier en pierre de taille. Borne en pierre de taille. Mur d'enceinte du parc en petite meulière. Rampe du balcon de la maison du gardien en béton travaillé façon faux bois sculpté

Recommandations pour la rénovation

Rénovation ou restauration à l'identique. Les matériaux d'origine devront être mis en valeur. La rampe du balcon mériterait d'être restaurée pour retrouver son aspect d'origine.



VIEUX LAVOIR

Adresse : en face du 26 rue Louis Bonin

Situation



Date de construction : la couverture du lavoir daterait du milieu du XVII^e siècle

Intérêt et sens de la protection

Le vieux lavoir, rénové en 1983, est l'un des témoignages de l'histoire d'Orly et de son passé rural. La protection concerne uniquement le lavoir : les bassins, les marches et le mur de soutien.

Matériaux

Bassin et mur de soutien : pierre de taille

Recommandations pour la rénovation

Les bases en béton des piliers ainsi que les piliers en bois et la toiture mériteraient d'être remplacés par des matériaux plus caractéristiques de l'époque et selon des techniques traditionnelles afin d'éviter la détérioration du lavoir. La technique mise en œuvre pour protéger le lavoir a commencé à endommager la pierre du mur de soutien. Ainsi ce patrimoine mériterait d'être mis en valeur par :

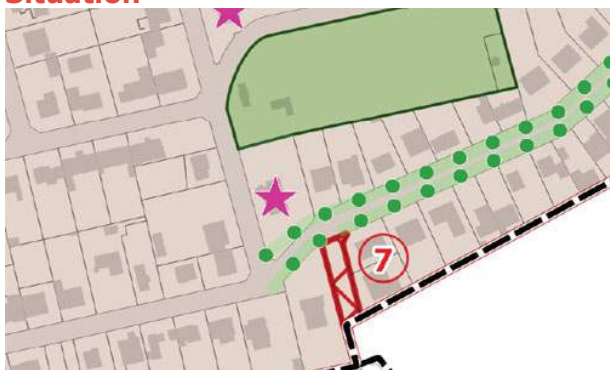
- une nouvelle couverture (tuiles en adéquation avec l'époque de construction du lavoir),
- une technique de soutènement du toit respectueuse du patrimoine historique et architectural



MAISON DE L'ENFANCE

Adresse : 4 allée de la Terrasse

Situation



Date de construction : réalisée en 1975 à partir d'un bâtiment datant du XIX^e siècle

Intérêt et sens de la protection

Cet ancien château en brique rouge est l'un des derniers témoins des anciennes demeures bourgeoises d'Orly du XIX^e siècle. Il marque, par sa présence, le passé historique de la commune et sa fonction d'équipement public accueillant les enfants de la ville lui confère un intérêt culturel supplémentaire de découverte de la nature et des animaux. Le château, ainsi que la ménagerie et la grotte sont les éléments à protéger au sein du site.

Matériaux

Façade : brique rouge
Toiture : ardoise

Recommandations pour la rénovation

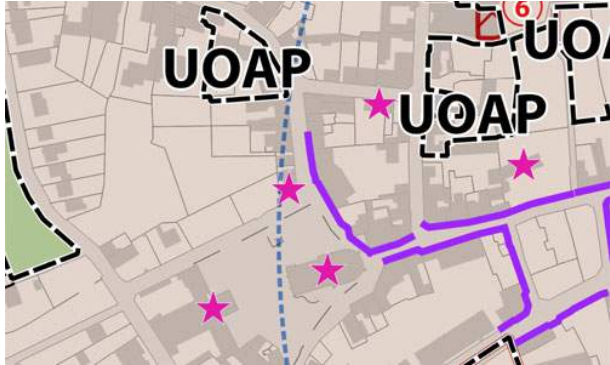
Rénovation permettant la conservation des matériaux et le style architectural des constructions. Une attention particulière sera portée au remplacement des menuiseries s'il devait avoir lieu.



BIBLIOTHÈQUE DE QUARTIER LOUIS BONIN

Adresse : 1 rue Louis Bonin

Situation



Intérêt et sens de la protection

La bibliothèque de quartier Louis Bonin correspond à l'ancienne poste du vieux village d'Orly. Son architecture est caractéristique de l'entre deux guerre

Matériaux

Façade générale : briquette et meulière
Parement haut : frise de briquette colorée
Soubassement fenêtre : briquette peinte

Recommandations pour la rénovation

Rénovation permettant de mettre en valeur les matériaux d'origine et l'inscription « télégraphe, poste et téléphone ». Par ailleurs, lors de la rénovation de ce bâtiment, des fenêtres et volets s'intégrant mieux à la construction seront prescrits (couleurs et matériaux). Une attention particulière sera portée au remplacement des menuiseries s'il devait avoir lieu.



ÉCOLE DU CENTRE

Adresse : place du Maréchal Leclerc

Situation



Date de construction : XVII^e siècle

Architecte : Molinos

Intérêt et sens de la protection

Le bâtiment central fut édifié, à l'origine, pour accueillir les services de la mairie (1835). En 1902, le bâtiment rénové devient l'école du village, d'où les deux ailes différenciées accueillant à l'origine les garçons d'un côté et les filles de l'autre. Ces trois éléments constituant aujourd'hui l'école mixte appelée école du Centre, sont à protéger.

Matériaux

Façade : pierre, meulière, brique.
Toiture : ardoise

Recommandations pour la rénovation

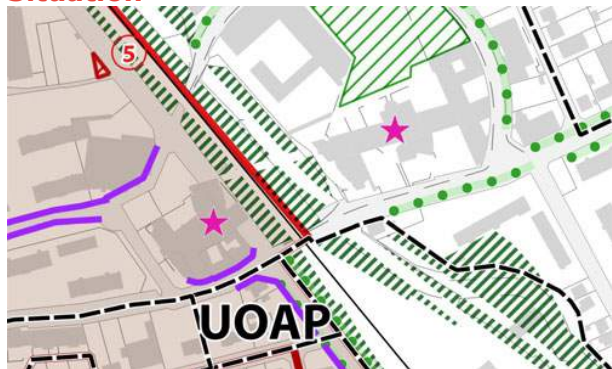
Restauration à l'identique et/ou permettant une mise en valeur pour les éléments suivants : façade, escalier, horloge, toiture. Les fenêtres mériteraient d'être changées afin de mieux respecter l'harmonie et l'esprit du bâtiment. Les deux ailes (de part et d'autre du bâtiment central) mériteraient un ravalement. Une attention particulière sera portée au remplacement des menuiseries s'il devait avoir lieu.



MAIRIE ET CENTRE ADMINISTRATIF

Adresse : 1 place François Mitterrand (mairie) et 7 avenue Adrien Raynal (centre administratif)

Situation



Date de construction : 1997

Architecte : Atelier Deroche

Intérêt et sens de la protection

L'originalité de la construction tient dans sa réalisation enjambant la voie ferrée. Elle marque ainsi la volonté communale de réunir les deux parties de la ville séparées physiquement par la voie ferrée. Cette construction est donc protégée pour sa qualité architecturale, la prouesse technique ainsi que le symbole de réunification qu'elle représente pour l'ensemble des Orlysiens.

Matériaux

Les matériaux qui constituent ces deux bâtiments sont contemporains.

Passerelle : acier

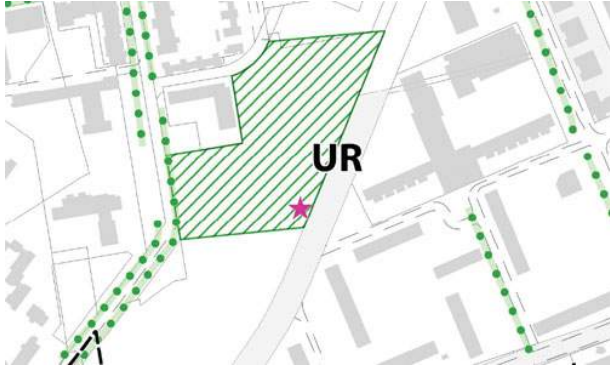
Façade du centre administratif : verre, bardage, terre cuite, plaque de marbre, menuiserie métallique, béton apparent.



OISEAU PYLÔNE

Adresse : parc de l'Oiseau

Situation



Date de construction : 1986

Artiste : Olivier Agid

Intérêt et sens de la protection

Cette œuvre d'art fait parti intégrante de la ville dans le cœur des Orlysiens. Elle est un élément symbolique de la commune.

Matériaux

Structure : treillis métalliques (type pylône à haute tension)

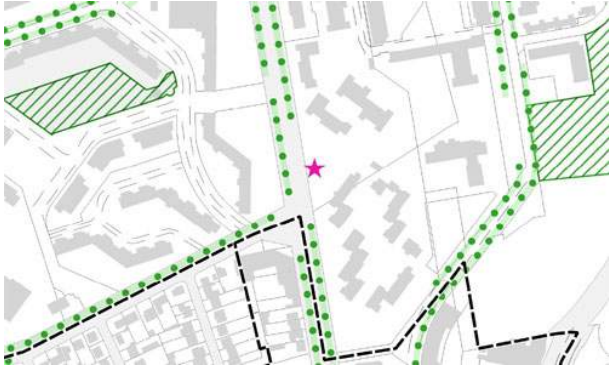
Yeux : phares d'avion



MONUMENT NORMANDIE-NIÉMEN

Adresse : avenue des Martyrs de Châteaubriant

Situation



Date de construction : 1991

Artiste : Ilya Jossifovich Kabakov

Intérêt et sens de la protection

Cette œuvre d'art rend hommage au groupe de chasse Normandie, constitué par le général de Gaulle en septembre 1942, puis affecté en URSS pour servir aux côtés des Soviétiques sur le front oriental.

Matériaux

Miroir circulaire et nuages blancs en marbre.



CHÂTEAU DE GRIGNON

Adresse : rue Paul Vaillant-Couturier

Situation



Date de construction : XVIII^e siècle

Intérêt et sens de la protection

À cheval sur Thiais et Orly, Grignon fut à la base une seule et même propriété appartenant à l'Église de Paris. Les plus anciennes archives font référence à un propriétaire ecclésiastique, l'abbé de Corberon, chanoine théologal de l'Église de Paris décédé en 1740. La propriété fut ensuite divisée en plusieurs propriétés.

Avec sa tourelle du XVII^e siècle et son corps principal en brique du XIX^e siècle, le château a été pendant longtemps entouré d'un vaste jardin agrémenté de serres.

Matériaux

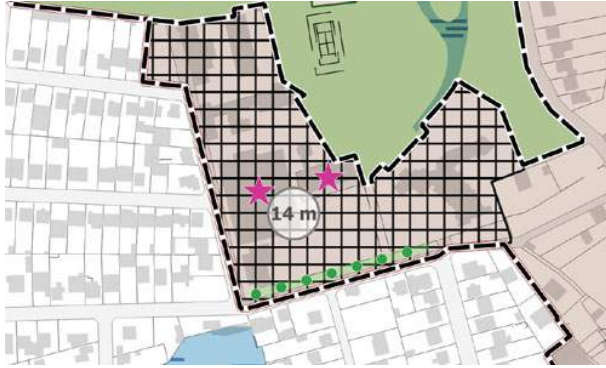
Pierre de taille, brique et ardoise.



L'ORANGERIE ÉCOLE GEORGES MÉLIÈS

Adresse : avenue Guy Môquet

Situation



Intérêt et sens de la protection

Bâtiments de qualité qui s'inscrivent dans l'environnement du parc Georges Méliès. L'architecture d'ensemble est identifiée. Les éléments de façade sont à remarquer.

Matériaux

Meulière.



Partie 3

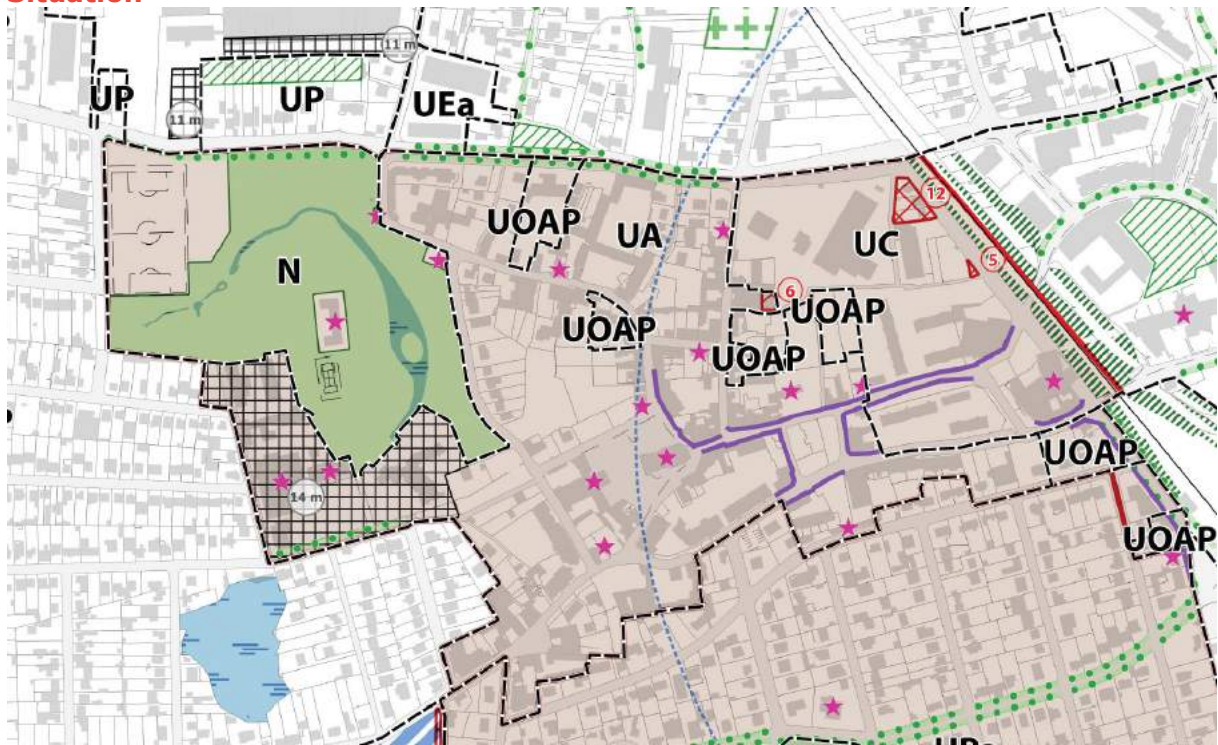
Ensemble urbain

LE VIEIL ORLY

Intérêt et sens de la protection

L'ensemble urbain du Vieil Orly correspond au Centre ancien, bourg historique de la commune.

Situation



Matériaux

Pierre de taille et maçonnerie enduite.

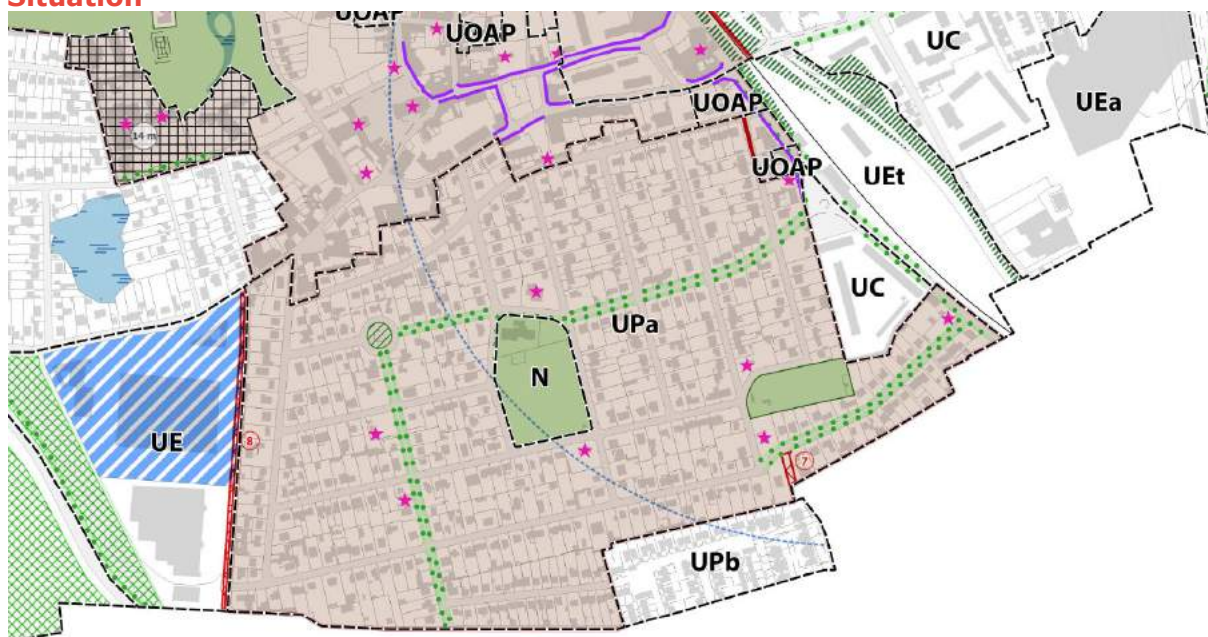


LE PARC DE LA CLOCHE

Intérêt et sens de la protection

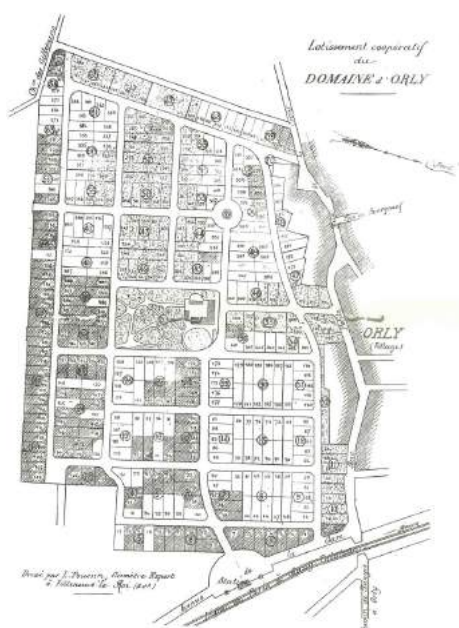
Le lotissement du Parc de la Cloche correspond au lotissement Bicoques et jardins, créée en 1910. L'ancien domaine du château du Parc est vendu par Monsieur Fournier en 1910 à la coopérative Bicoques-Jardins. Le domaine est divisé en 400 lots environ, de 300 à 600 m² chacun. La trame viaire et les éléments paysagers (parc, arbres d'alignement...) date de la constitution du lotissement.

Situation



Matériaux

Pierre de taille et maçonnerie enduite.



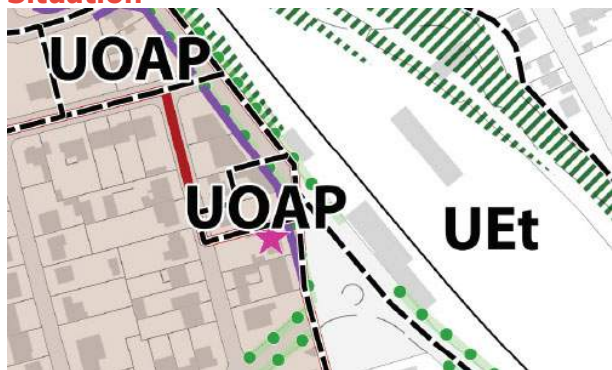
Partie 4

Maisons individuelles et immeubles de caractère

7 PLACE DU 8 MAI 1945

Adresse : 7 place du 8 Mai 1945

Situation



Intérêt et sens de la protection

Cette maison est caractéristique des constructions du début du XX^e siècle grâce notamment à sa façade en béton travaillé en faux bois. Son originalité réside également dans sa toiture terrasse, élément architectural particulièrement novateur pour l'époque.

Matériaux

Façade : béton travaillé en faux bois
Garde-corps des fenêtres : fer forgé

Recommandations pour la rénovation

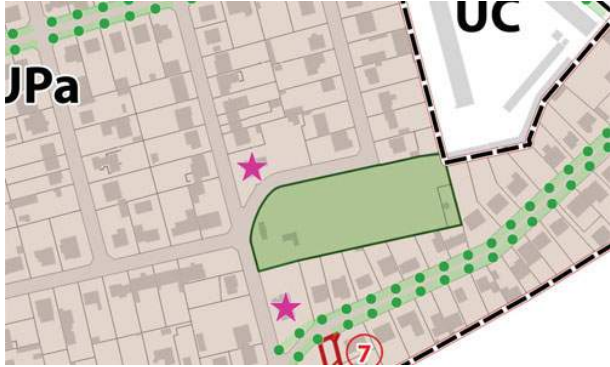
La véranda du tabac mériterait d'être intégrée de manière plus harmonieuse à la construction. La façade devra être rénovée à l'identique suivant les méthodes traditionnelles utilisées pour la réaliser. Une attention particulière sera portée au remplacement des menuiseries s'il devait avoir lieu.



1 ALLÉE DES ROSES

Adresse : 1 allée des Roses

Situation



Intérêt et sens de la protection

L'architecture d'ensemble est identifiée. Les éléments de façade sont à remarquer.

Matériaux

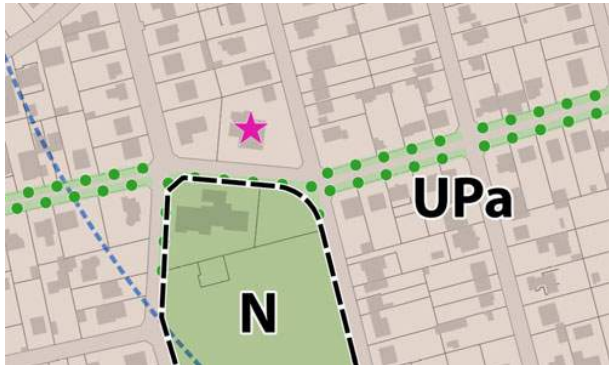
Meulière et balcon en fer travaillé.



28 AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE

Adresse : 28 avenue de la République

Situation



Intérêt et sens de la protection

L'architecture d'ensemble est identifiée. Les éléments de façade sont à remarquer, particulièrement la frise sous l'égoût du toit.

Matériaux

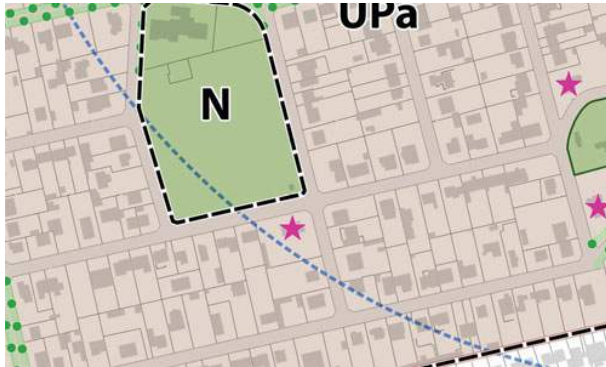
Brique enduite et peinte, pierre de taille. Frise en brique peinte.



5 ALLÉE DU PARC/17 ALLÉE DES ACACIAS

Adresse : 5 allée du Parc/17 allée des Acacias

Situation



Intérêt et sens de la protection

L'architecture d'ensemble est identifiée.

Matériaux

Façade : meulière, bois, brique et ferronnerie.
Couverture : ardoise et épi en zinc.



19-21 ALLÉE DES TILLEULS

Adresse : 19-21 allée des Tilleuls

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maisons en meulière jumelles avec bow-window et marquise à deux pans recouverte de tuiles plates.

Matériaux

Meulière, brique et tuiles mécaniques.

Modénature

Brique, bois peint et ferronnerie.



13 ALLÉE DE LA JONCHÈRE

Adresse : 13 allée de la Jonchère

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison en meulière.

Matériaux

Meulière, brique et tuiles plates.

Modénature

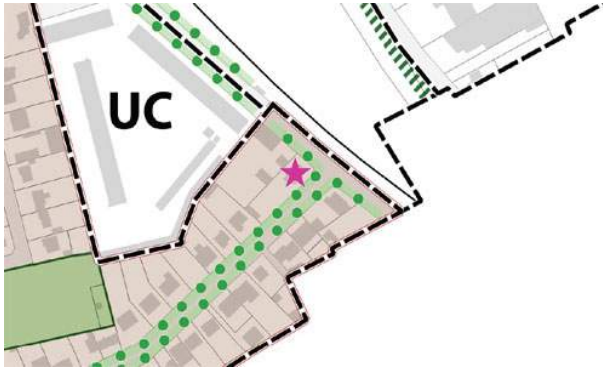
Brique et bois peint.



1 AVENUE PIERRE CURIE

Adresse : 1 avenue Pierre Curie

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison en meulière avec verrière

Matériaux

Meulière, brique et tuiles plates.

Modénature

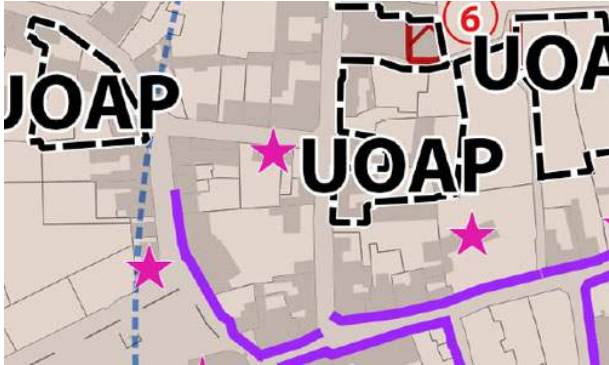
Brique et bois peint.



5 RUE IVAN PRÉVOST

Adresse : 5 rue Ivan Prévost

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison de bourg.

Matériaux

Pierre de taille et maçonnerie enduite.

Modénature

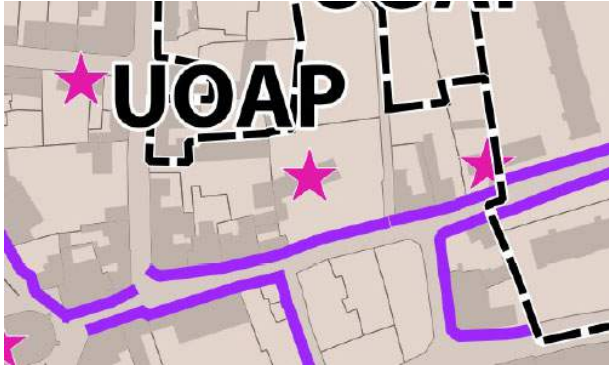
Soubassement en pierre de taille, bandeaux et corniche moulurés, chaînage d'angle, encadrement de baie avec médaillon.



36 RUE DU COMMERCE

Adresse : 36 rue du Commerce

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison de bourg du début du XX^e siècle.

Matériaux

Pierre de taille, enduit blanc et couverture en tuile plate.

Modénature

Chainage d'angle, linteaux, denticules et volets à persiennes en bois.

Clôture

Plaques métalliques ajourées.



15BIS RUE DU MARÉCHAL FOCH

Adresse : 15bis rue du Maréchal Foch

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison de bourg.

Façade principale

Soubassement en pierre, premier niveau recouvert d'enduit blanc, le second niveau parement en brique avec encadrement de baie en pierre de taille.

Modénature

Chainage d'angle, bandeaux, corniche moulurée et ferronneries.



28 RUE DU COMMERCE

Adresse : 28 rue du Commerce

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison de bourg.

Matériaux

Pierre de taille, enduit blanc et tuile plate.

Modénature

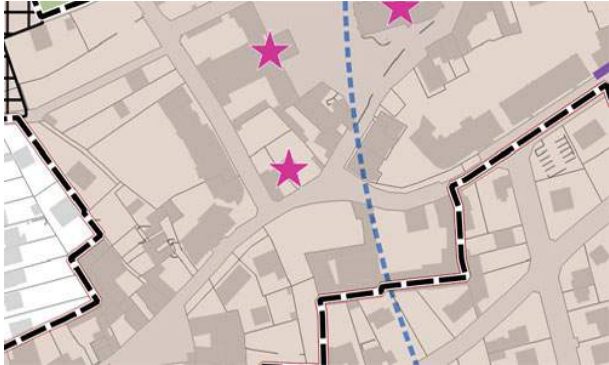
Chainage d'angle, bandeaux et balustrade en faux bois.



56 AVENUE DE L'AÉRODROME

Adresse : 56 avenue de l'Aérodrome

Situation



Intérêt et sens de la protection

L'architecture d'ensemble est identifiée. Les éléments de façade sont à remarquer.

Matériaux

Brique peinte, meulière et ardoise.



53 AVENUE DE LA PAIX

Adresse : 53 avenue de la Paix

Situation



Intérêt et sens de la protection

Maison à pan coupé.

Matériaux

Façade en brique avec soubassement enduit.

Modénature

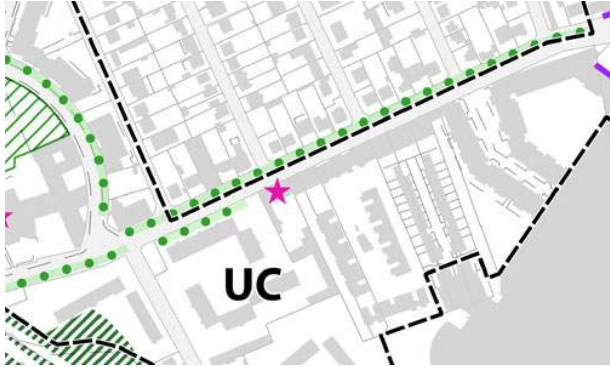
Linteau peint et ferronnerie.



32 AVENUE ADRIEN RAYNAL

Adresse : 32 avenue Adrien Raynal

Situation



Intérêt et sens de la protection

Immeuble de rapport. L'architecture d'ensemble est identifiée. Les ferronneries de style art déco sont à remarquer.

Façade

Brique.

Balcon

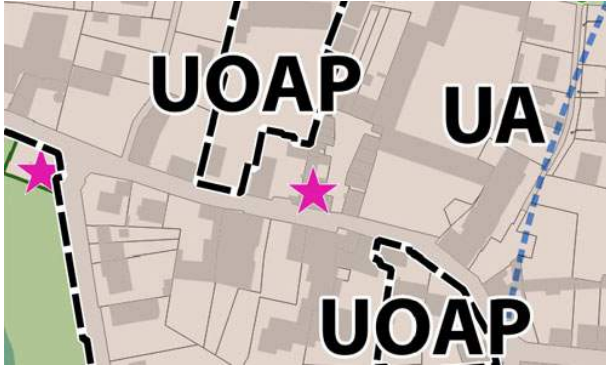
Ferronnerie de style art déco.



16 RUE LOUIS BONIN

Adresse : 16 rue Louis Bonin

Situation



Intérêt et sens de la protection

Immeuble de rapport.

Matériaux

Façade en brique et mur pignon enduit.

Modénature

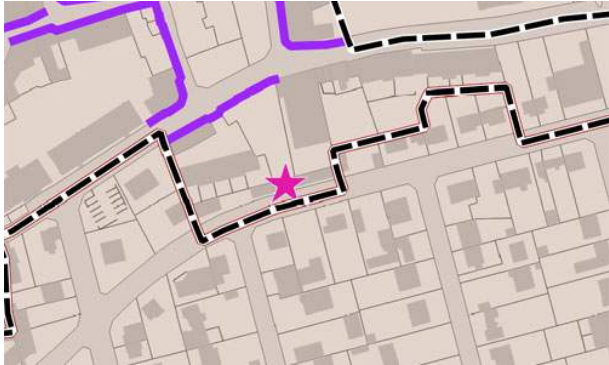
Brique vernissée, ferronnerie, chaînage d'angle en brique.



32/40 ALLÉE DES CHARMILLES

Adresse : 32/40 allée des Charmilles

Situation



Intérêt et sens de la protection


L'architecture d'ensemble est identifiée. Les éléments de façade sont à remarquer.

Matériaux

Brique, pierre et bois.



**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



**RAPPORT DU
COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR**

*Prescrit le 11/04/2013
Arrêté le 28/05/2019
Approuvé le 25/02/2020*

DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
GRAND-ORLY SEINE BIEVRE

COMMUNE D'ORLY

**REVISION DU PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Enquête publique du 19 octobre au 13 novembre 2019

RAPPORT

Jean-Pierre Maillard commissaire-enquêteur

*Enquête publique relative à la révision du PLU d'Orly Dossier E19000095/77
Arrêté du président de l'EPT 12 n° A2019-363 bis du 17 septembre 2019*

SOMMAIRE I^{ère} PARTIE :

RAPPORT D'ENQUETE

I.1 Le cadre de l'enquête publique	page 3
<i>I.1-1 Généralités</i>	page 3
<i>I.1-2 Opérations préalables à l'enquête publique</i>	page 4
<i>I.1-3 Modalités et déroulement de l'enquête publique</i>	page 5
<i>I.1-4 Composition du dossier d'enquête publique</i>	page 8
I.2 Objet de l'enquête publique	page 9
<i>I.2-1 Finalité de la procédure</i>	page 9
<i>I.2-2 Le projet</i>	page 9
<i>I.2-3 Les dispositions réglementaires</i>	page 9
<i>I.2-4 Examen des pièces du dossier</i>	page 10
I.3 Examen des observations recueillies	page 10
<i>I.3-1 Expression sur la composition du dossier</i>	page 12
<i>I.3-2 Expression sur la communication</i>	page 12
<i>I.3-3 Analyse des autres observations</i>	page 13
I.4 Conclusion du rapport	page 41

SOMMAIRE II^{ème} PARTIE :

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

page 43

Annexes

- 1 Procès-verbal de synthèse et grille de dépouillement*
- 2 Lettre en réponse du porteur de projet et deux annexes*

1ère PARTIE

RAPPORT D'ENQUETE

I.1 Le cadre de l'enquête publique

I.1-1 Généralités

Le territoire de la commune d'Orly, située à 9 km au sud de Paris, est bordé à l'est par la rive gauche de la Seine puis s'étend sur la plaine alluviale et sur un coteau jusqu'au plateau de Longboyau à une altitude moyenne d'environ 85 m NGF, occupé par les terrains de l'aéroport éponyme. D'une superficie de 669 hectares, la commune d'Orly est limitrophe à l'ouest de Rungis, au nord de Thiais, au nord-est de Choisy-le-Roi et au sud-est de Villeneuve-le-Roi.

Administrativement Orly s'inscrit dans la région Ile-de-France, le département du Val-de-Marne, la métropole du Grand Paris et l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT 12). Avec Ablon-sur-Seine et Villeneuve-le-Roi la ville constitue le canton d'Orly.

D'une population légale de 23 515 habitants au 1^{er} janvier 2018 Orly se caractérise, avec une majorité de logements sociaux, comme une commune populaire. Avec des grands ensembles hérités du passé, les municipalités successives se sont employées à de considérables actions de renouvellement urbain qui restent à poursuivre.

La commune est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) dont la révision a été prescrite par délibération du conseil municipal du 11 avril 2013.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, avec 23 autres communes, dans le cadre de la création de la métropole du Grand Paris, Orly est incluse au périmètre de l'EPT 12 à qui est dévolue la compétence de l'aménagement du territoire et, partant, celle de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme communaux ou intercommunaux.

Les changements administratifs induits par la création de nouvelles entités administratives ont contribué à allonger les délais de l'instruction d'un dossier initié il y a plus de six ans.

L'étude du PLU et l'établissement du dossier d'enquête publique étant finalisés, l'EPT 12 s'est formellement substitué à la commune d'Orly pour arrêter le PLU et décider sa mise à l'enquête publique. A contrario l'EPT 12 a délégué à la commune d'Orly qui l'a accepté, la poursuite du suivi de la procédure de la révision du PLU.

L'EPT 12 peut être également désigné, dans ce qui suit, par « le porteur de projet ».

Compte tenu de la réglementation actuelle des collectivités territoriales et de l'existence de l'EPT 12, la prochaine révision du PLU d'Orly s'effectuera certainement dans le cadre d'un PLUI à l'échelle de l'établissement public. Dans cette perspective le dossier soumis à

l'enquête publique aurait peut-être eu avantage à être moins autocentré sur le territoire communal d'autant qu'il est inséré dans la réalité urbaine de la banlieue au-delà de ses limites. En effet, on mesure vite qu'Orly, hachée par les emprises de la SNCF, est dominée par deux acteurs institutionnels porteurs d'aménagement Aéroports de Paris (ADP) et l'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA) qui concernent d'autres communes.

I.1-2 Opérations préalables à l'enquête publique

Par délibération en date du 11 avril 2013 le conseil municipal d'Orly a prescrit la révision du PLU et défini les objectifs en précisant les modalités de concertation et d'association.

Par délibération en date du 19 novembre 2015 le conseil municipal d'Orly a débattu sur les orientations générales du nouveau projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Faisant suite à la création de la métropole du Grand Paris, par décret en date du 11 décembre 2015 a été fixé le périmètre de l'établissement public territorial 12, dénommé depuis « Grand-Orly Seine Bièvre », avec effet au 1^{er} janvier 2016.

Par délibération en date du 18 février 2016 le conseil municipal d'Orly a demandé à l'EPT 12 le transfert de l'instruction du dossier de révision du PLU communal.

Par décision en date du 6 octobre 2017 la mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe) a demandé que le dossier du projet de révision soit soumis à évaluation environnementale.

Par délibération en date du 16 octobre 2018 le conseil municipal d'Orly a débattu de l'actualisation des orientations générales du nouveau projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Par délibération en date du 13 novembre 2018 le conseil territorial de l'EPT 12 a à son tour débattu sur l'actualisation des orientations générales du nouveau projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Par une première délibération en date du 18 avril 2019 le conseil municipal d'Orly a donné un avis favorable sur le bilan de la concertation relative à la révision du PLU.

Par une deuxième délibération en date du 18 avril 2019 le conseil municipal d'Orly a donné un avis favorable sur le projet de PLU révisé.

Par une première délibération en date du 28 mai 2019 le conseil territorial de l'EPT 12 a, à son tour, donné un avis favorable sur le bilan de la concertation relative à la révision du PLU.

Par une deuxième délibération en date du 28 mai 2019 le conseil territorial de l'EPT 12 a arrêté le projet de PLU révisé.

Par décision n° E19000095/77 du 27 juin 2019, Mme la vice-présidente déléguée du tribunal administratif de Melun m'a désigné commissaire-enquêteur pour conduire l'enquête publique (Pièce n° 1).

Par arrêté n° A2019-363 bis en date du 17 septembre 2019 (cf. Pièce n° 2) M. le président de l'EPT 12 a prescrit l'enquête publique relative à la révision du PLU d'Orly.

Le dossier d'enquête publique (Pièce n° 2) m'a été présenté le 1^{er} août 2019 à la mairie d'Orly par M. Fabien Chébaud, directeur de l'urbanisme de la commune. Après lecture du dossier, un nouvel échange est intervenu avec M. Chébaud le 1^{er} septembre 2019 précédé d'un entretien avec Mme Christine Janodet, maire, et M. Jean-François Chazottes, premier adjoint au maire chargé de l'urbanisme.

La procédure étant portée par l'EPT 12, dès lors qu'un dossier et un registre d'enquête sont déposés au siège de la collectivité territoriale, j'ai proposé qu'au moins une permanence s'y tienne. Il n'a pas été donné suite à ma demande étant considéré d'une part la mise à disposition des services municipaux à l'établissement public pour l'organisation de l'enquête publique, la désignation de l'hôtel de ville d'Orly (centre administratif communal) comme siège de l'enquête publique et d'autre part les difficultés d'accès aux bureaux de l'établissement public dans le quartier Cœur Orly comme l'absence de visibilité de ce service administratif. J'ai constaté ces deux réalités et ne peux que m'étonner de l'anonymat d'un service public dans un immeuble de bureaux.

I.1-3 Modalités et déroulement de l'enquête publique

Les modalités de l'enquête publique ont été fixées par un arrêté du président de l'EPT 12 n° A2019-363 bis en date du 17 septembre 2019 pris en concertation avec le commissaire-enquêteur. La décision administrative fixe la durée, les dates d'ouverture et de clôture, le siège de l'enquête en l'hôtel de ville d'Orly, l'accès au dossier, les moyens du recueil des observations sur registres et par Internet, et les dates et lieu des quatre permanences du commissaire-enquêteur.

La visite d'ensemble de la commune a été effectuée le 10 octobre 2019, sous la conduite de M. Chébaud, directeur de l'urbanisme et de l'habitat. Cependant, comme habitant du Val-de-Marne je n'étais pas sans déjà connaître le territoire et aussi comme commissaire-enquêteur étant déjà intervenu lors d'enquêtes publiques touchant de près ou de loin Orly, notamment celles relatives au plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Paris-Orly (PEBO) et à l'élaboration du PLU de Thiais.

I.1-3.1 Affichage

L'information du public conforme à la réglementation a été effectuée par l'apposition d'une affiche dont j'ai constaté la présence au siège de l'enquête publique, le centre administratif municipal d'Orly (Pièce n° 3).

L'affichage est attesté par un certificat du maire d'Orly en date du 28 novembre 2019 (Pièce n° 4).

La communication « affiche » a été complétée par une annonce sur les panneaux électroniques municipaux contenant un message informatif sur l'enquête publique.

I.1-3.2 Annonces dans la presse

De même l'information a été effectuée, selon les modalités prescrites par l'arrêté territorial du 17 septembre 2019, au moyen de deux annonces par voie de presse intervenues :

- dans le quotidien Le Parisien, édition du 23 septembre 2019
- dans l'hebdomadaire L'Echo d'Ile-de-France, édition du 20 septembre 2019.

Ces annonces ont été régulièrement renouvelées à savoir :

- dans le quotidien Le Parisien, édition du 18 octobre 2019
- dans l'hebdomadaire L'Echo d'Ile-de-France, édition du 11 octobre 2019.

Les fac-similés des insertions figurent en pièces n° 5-a,-b,-c, et -d.

Le journal municipal de la ville d'Orly « Orly notre ville » n° 450 de septembre-octobre 2019 annonce également la tenue de l'enquête publique (page 12) (Pièce n° 6) et la disponibilité du dossier sur le site Internet www.mairie-orly.fr dont j'ai vérifié l'opérationnalité. On pouvait également trouver en mairie un imprimé informant de façon pédagogique sur l'enquête publique (Pièce n° 7).

I.1-3.3 Permanences

Les permanences fixées ont bien eu lieu, aux jours et heures annoncés dans les locaux du centre administratif d'Orly à savoir les :

- jeudi 10 octobre 2019 de 9 h 30 à 12 h 30
- samedi 19 octobre 2019 de 9 h à 12 h,
- lundi 4 novembre 2019 de 14 h 30 à 17 h 30
- mercredi 13 novembre de 14 h 30 à 17 h 30.

Lors des permanences, j'ai été accueilli à Orly par M. Chébaut et/ou Gallo de la direction de l'urbanisme et de l'habitat de la ville d'Orly. Personne ne s'est présenté à la première permanence. Lors des deux permanences suivantes, j'ai reçu deux personnes à chaque fois, répondu à leurs questions sans qu'elles ne portent d'observation au registre d'enquête publique. Le jour de la dernière permanence j'ai été pris dans un embouteillage démesuré provoqué par la fermeture de l'autoroute A86 suite à un accident. Pour rejoindre le centre administratif j'ai alors choisi d'utiliser la SNCF pour franchir la Seine et n'ai pu arriver qu'à 16 h 40. Toutefois j'ai invité M. Nicolas Gallo, jusqu'à mon arrivée, à recevoir le public, à le faire si possible patienter, en donnant la possibilité de me joindre au téléphone et en invitant au dépôt des observations sur le registre d'enquête publique ou par Internet. En mon absence six personnes se sont présentées sachant que j'ai rencontré deux d'entre-elles en fin de permanence. Quatre d'entre elles ont exprimé un avis sur le registre d'enquête ou confirmé celui qui y était déjà déposé. Deux personnes que je n'ai pu rencontrer (M. et Mme Martineau) ont fait connaître leur opposition à la densification du parc de la Cloche sans porter de mention au registre d'enquête. L'enquête publique a été régulièrement close à 17 h 30.

I.1-3.5 Dossier, registres et messagerie

Un dossier d'enquête publique (Pièce n° 2) et le registre affecté à la mairie d'Orly (Pièces n° 8-a et -b) d'une part, un second dossier et le registre affecté au siège de l'EPT 12 (Pièce n° 9) d'autre part, registres effectivement paraphés par mes soins, ont été respectivement mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête publique :

- en mairie d'Orly (centre administratif, 7 avenue Adrien Raynal) les lundis, mardis, mercredis et vendredis 8 h 30 à 12 h 30 et de 14 h à 17 h 30, les jeudis de 14 h à 17 h 30 et les samedis de 8 h 30 à 12 h. La permanence du jeudi matin du 10 octobre 2019 a permis l'ouverture exceptionnelle de la mairie au public et donné une opportunité supplémentaire de consultation du dossier d'enquête,
- au siège de l'EPT 12, 11 avenue Henri Farman à Paray-Vieille-Poste du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h.

Le dossier d'enquête pouvait également être consulté sur Internet à l'adresse <http://www.mairie-orly.fr> et au centre administratif de la mairie d'Orly depuis une borne multimédia mise à disposition aux heures d'ouverture. Par ce moyen dématérialisé le public a eu la possibilité de déposer des observations par courriels. Le suivi de la réception des courriels a été confié à la société Publilégal. Jour après jour, les courriels ont été transférés à la direction de l'urbanisme de la commune d'Orly et à moi-même. Ils ont également été imprimés au lendemain de leur réception afin d'être annexés tant au registre déposé au centre administratif communal qu'à celui de l'établissement public territorial pour la complète information du public.

Au terme de la dernière permanence j'ai pris le registre déposé en mairie. Je l'ai clos le lendemain après avoir inséré les courriels du dernier jour transférés dans la nuit par Publilégal. Le registre déposé au siège de l'EPT 12 m'a été transmis par voie postale également pour clôture intervenue le 22 novembre 2019.

I.1-3.6 Procès verbal des observations et réunion « sous huitaine » (Annexe n° 1)

En application de l'article 11 de l'arrêté territorial du 17 septembre 2019 les observations recueillies ont fait l'objet d'un procès-verbal de synthèse adressé par courriel au porteur de projet le 25 novembre 2019. Le procès-verbal est rapporté *in extenso* au point I.3. Avec l'analyse des observations il rapporte, détaille et classe par thème les observations recueillies.

La date de la réunion « sous huitaine » a été verbalement convenue le 26 novembre 2019. Elle s'est tenue ce jour-là en mairie avec la participation de M. Jean-François Chazottes 1^{er} adjoint au maire d'Orly et de M. Fabien Chébaut directeur de l'urbanisme de la commune. Le porteur de projet a disposé de quinze jours pour répondre aux observations.

I.1-3.7 Réponse du porteur de projet

Au nom de l'EPT 12 la commune a communiqué sa réponse par courriel en date du 11 décembre 2019 et par courrier daté du 9 décembre 2019 (Annexe n° 2) reçu le 16 décembre 2019.

J'en ai accusé réception par courriel du 12 décembre 2019. Considérant l'échéance d'un mois prescrite par l'arrêté de l'EPT 12, soit le 13 décembre 2019, j'ai sollicité par courriel du 12 décembre 2019 une semaine de délai pour finaliser le rapport, les conclusions et avis du commissaire-enquêteur, une demande qui a été acceptée par retour.

Pour faciliter l'intégration des réponses dans le rapport et ne pas déformer leur contenu, le fichier de la trame du rapport a été communiqué au porteur de projet en l'invitant à compléter les alinéas « Réponse du porteur de projet ». Les éléments de réponse figurent en bleu dans le texte.

I.1-4 Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public au siège de l'EPT 12 et au centre administratif municipal d'Orly, également disponible de façon dématérialisée sur le site Internet de la commune, est composé :

- de pièces administratives notamment l'arrêté n° A2019-363 bis en date du 17 septembre 2019 du président de l'EPT 12 prescrivant l'enquête publique et les avis des personnes publiques associées,
- d'un dossier comportant :
 - un rapport de présentation
 - l'évaluation environnementale, la décision du 6 octobre 2017 qui la prescrit et l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France sur le projet de révision du PLU d'Orly délibéré le 3 octobre 2019,
 - le projet d'aménagement et de développement durables (PADD),
 - les orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
 - les orientations d'aménagement et de programmation de quatre secteurs à plan masse
 - le règlement du PLU
 - le plan de zonage
 - les annexes réglementaires à savoir :
 - a) Servitudes d'utilité publique
 - b) Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly
 - c) Droit de préemption urbain et droit de préemption sur les fonds artisanaux, commerciaux et les baux commerciaux
 - d) Zone d'aménagement différé dans le secteur du SÉNIA
 - e) Périmètre des zones d'aménagement concerté et des périmètres de projet urbain partenarial (PUP)
 - f) Régime de la taxe d'aménagement
 - g) Instauration du permis de démolir
 - h) Classement sonore du réseau routier national, autoroutier, départemental et des voies ferrées
 - i) Zones de risque d'exposition au plomb
 - j) Plan de prévention du risque d'inondation de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne

- k) Plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne
- l) Règlement local de publicité
- m) Règlement communal de voirie
- n) Règlement général de la circulation, du stationnement et des espaces verts
- o) Notices sanitaires
- p) Règlement sanitaire du Val-de-Marne
- q) Liste des lotissements dont les règles d'urbanisme ont été maintenues
- r) Règlement d'assainissement communal
- s) Règlement d'assainissement départemental
- t) Règlement du service d'assainissement du SIAAP
- u) Règlement du service public de l'eau
- v) Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable du SEDIF à Choisy-le-Roi
- w) Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable d'Eau de Paris à Orly
- x) Périmètre d'étude sur le devenir urbain de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant
- y) Études sur les zones humides
- z) le bilan de la concertation.

Le porter à connaissance de l'Etat ne figure pas au dossier.

I.2 Objet de l'enquête publique

I.2-1 Finalité de la procédure

En application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur la procédure est préalable à l'approbation du PLU d'Orly par l'EPT 12.

I.2-2 Le projet

Le projet de PLU porte la volonté des élus de la commune et de l'établissement public territorial :

- de dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait,
- de programmer la mutation de la ville en s'assurant des grands équilibres,
- d'embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux.

I.2-3 Les dispositions réglementaires

En matière d'urbanisme, l'action des collectivités publiques s'inscrit dans l'application de l'article L101-2 du code de l'urbanisme qui est rappelé dans l'introduction du rapport de présentation.

L'élaboration d'un PLU est réglementée par les articles L153-1 et suivants, R153-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Orly étant située en région Ile-de-France, le PLU doit être compatible avec le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) en application des articles L123-1 et suivants du code de l'urbanisme.

L'enquête publique est pour sa part régie par les dispositions des articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement.

I.2-4 Examen des pièces du dossier

Le dossier, composé de plus de mille pages, contient les pièces prescrites par la réglementation. Sa compréhension et sa lecture sont aisées.

Toutefois plusieurs remarques de rédaction ont été faites tant par les personnes publiques associées que par moi-même qui justifient une relecture formelle du dossier. Le porteur de projet en est convenu et s'oblige en conséquence à corriger les pièces du dossier qui nécessitent des rectifications préalablement à la délibération de l'EPT 12 sur l'approbation du projet de PLU (cf. Points I.3-1 et I.3-3).

I.3 Examen des observations recueillies

L'enquête publique a suscité 67 observations écrites, pour certaines objet de développements conséquents. Après suppression de trois double-emplois, le décompte montre l'intervention de 64 personnes exprimant un avis traduit en pourcentage de « défavorables » 77 %, « ne se prononcent pas » 22 %, « favorable » 1 %. Après dépouillement des observations recueillies c'est 143 questions unitaires qui ont été identifiées. C'est pourquoi les occurrences ont été regroupées par thèmes dès lors que les expressions recueillies concernaient un même sujet.

Le procès-verbal de synthèse ci-après (cf. Point I.1-3.6), et la grille de dépouillement des observations recueillies jointe (Annexe n° 1), adressés par courriel au porteur de projet le 25 novembre 2019 ont été commentés lors de la réunion « sous huitaine » du 26 novembre 2019. Le procès-verbal est rapporté *in extenso* :

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

des observations écrites et orales recueillies dans les registres papier, à l'adresse courriel, et du courrier adressé au commissaire-enquêteur lors de l'enquête publique préalable à la révision du plan local d'urbanisme d'Orly

Références : - code de l'environnement – articles L123-19 et R123-18
- arrêté n° A 2019-363bis du 17 septembre 2019 du président de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre

Annexe : - le listing des observations
- une trame du rapport d'enquête publique à compléter

- L'enquête publique préalable à la révision du plan local d'urbanisme d'Orly ouverte le 10 octobre 2019 s'est terminée le 13 novembre 2019.
- Les permanences tenues au centre administratif municipal d'Orly ont mobilisé une douzaine de personnes non comptés les représentants de la commune. Le registre d'Orly a recueilli trois observations écrites auxquelles ont été annexés un courrier déposé en mairie et les tirages de 63 courriels reçus sur la messagerie Internet www.mairie-orly.fr dédiée à l'enquête publique et gérée par la société Publilégal. Le registre déposé à l'établissement public territorial ne contient aucune observation écrite.

Jour après jour, les courriels ont été imprimés au fur et à mesure de leur réception et annexés tant au registre déposé au centre administratif communal qu'à celui de l'établissement public territorial pour la complète information du public.

- L'enquête publique a suscité 67 observations pour certaines l'objet de développements conséquents. Après suppression de trois double-emplois, le décompte montre l'intervention de 64 personnes. Après dépouillement des observations recueillies c'est 143 sujets unitaires qui ont été identifiés. C'est pourquoi les occurrences ont été regroupées par thèmes dès lors que les expressions recueillies concernaient un même sujet.
- La majorité des observations ont été formulées par des personnes opposées à la construction d'une opération de logements dans la partie défrichée du bois Grignon ou celles contestant la densification urbaine du parc de la Cloche (OAP Gare-11 novembre).
- D'une façon plus générale, des intervenants demandent :
 - le respect de l'environnement,
 - la réduction du nombre de logements sociaux,
 - le frein à l'urbanisation,
 - plus de pistes cyclables,
 - une réponse à la problématique de trop de circulation et du manque de stationnement
 - plus d'espaces verts
 - le respect et la mise en valeur du patrimoine local.

La colonne « Autres » contient des observations qui concernent des questions ponctuelles et la forme du déroulé de l'enquête.

Les sujets listés ci-dessus avec ceux du bois Grignon et du parc de la Cloche constituent des thèmes qui appellent la réponse du porteur de projet et l'avis du commissaire-enquêteur.

- Il n'est pas nécessaire que le commissaire enquêteur s'implique dans les échanges, entre l'EPT12 et les personnes publiques associées, relatifs au contrôle de légalité et à ceux qui ont déjà conduit à un accord sur des dispositions convenues. En revanche je souhaite connaître les sujets pour lesquels l'EPT 12 et la commune d'Orly

n'envisagent pas de donner suite afin, le cas échéant, d'exprimer à mon tour un avis, à toute fin utile.

- Conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du code de l'environnement, je vous saurais gré de m'adresser sous quinzaine, par courrier et par courriel, vos observations éventuelles en réponse au regard de chacun des thèmes d'observations. Pour faciliter l'intégration des réponses du porteur de projet dans le rapport et ne pas déformer leur contenu, il est proposé de les formaliser dans la trame du rapport ci-annexée.

Bry-sur-Marne le 25 novembre 2019
Le commissaire enquêteur

I.3-1 Expression sur la composition du dossier – Néant

La composition du dossier n'a pas appelé d'observation de la part du public.

Pour sa part la MRAe appelle des recommandations « visant à améliorer le rapport de présentation et de projet de PLU ».

Plusieurs personnes publiques associées (PPA) ont demandé l'ajout de documents administratifs et fait connaître diverses critiques de forme (cf. Point I.2-4) qui appellent des corrections.

Pour ma part certaines pièces du dossier ont suscité d'autres remarques nécessitant également des rectifications formelles ou des compléments qui s'ajoutent aux corrections demandées par la MRAe et les PPA (auxquelles je souscris), à savoir :

- reprise de la pagination du dossier « Orientations d'aménagement et de programmation »,
- indication de l'échelle (ou amélioration de sa lisibilité), de la flèche « Nord » et de la toponymie des voiries sur les plans de localisation et les schémas d'organisation du dossier « Orientation d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement »,
- même si l'échelle du 1/5 000^e ne permet pas la mise en place d'une toponymie fournie, pour aider à sa lisibilité, il est utile sur le plan de zonage, *a minima*, de nommer la Seine, l'aéroport d'Orly, les communes limitrophes avec l'amorce des limites communales et de souligner les emprises SNCF en localisant les gares de desserte avec un signe conventionnel. L'indication de l'échelle et de la flèche « Nord » habilleraient aussi le plan de zonage.

Comme souligné au point I.2-4 le porteur de projet a reconnu les imperfections et s'est obligé à donner suite aux demandes de correction.

I.3-2 Expression sur la communication

I.3-2.1 Observation de l'association Orly Thiais Grignon

Au nom de l'association M. ou Mme Ruffier, auteur du courriel n° 33, remarque une inexactitude sur une fenêtre du site de la ville d'Orly puisqu'elle indique que le dépôt

dématérialisé des observations est permis « jusqu'au mercredi 13 novembre à 0 h » et non pas jusqu'à 23 h 59, selon lui une indication de nature à dissuader le public de se présenter à la permanence de clôture du commissaire-enquêteur.

Appréciation : il est donné acte de la mention erronée sur le site Internet municipal. En revanche il est constaté que les fenêtres précédentes précisaient bien la permanence du 13 octobre. Quoiqu'il en soit six personnes se sont présentées à ladite permanence de clôture et il n'a pas été porté à ma connaissance que l'erreur matérielle aurait eu une conséquence sur la participation.

S'agissant de l'accès du public à Internet, une correction a été effectuée au vu du courriel n° 33 avec la mise en conformité du jour, le 13 novembre, et de l'heure de fin d'enquête à 17 h 30. Sept courriels ont été enregistrés pendant la période sachant que le dernier a été reçu à 17 h 35. Vérification faite auprès du prestataire informatique, Publilégal, ce courriel n'est pas hors délai car la connexion est intervenue avant la fin de l'enquête publique. Les courriels reçus le 13 novembre 2019 montrent que leurs auteurs n'ont pas fait cas de l'erreur figurant sur la fenêtre du site Internet communal.

I.3-2.2 Observation de M. Xavier Zimmermann

M. Zimmermann auteur du courriel n° 62 souligne l'absence du commissaire enquêteur à 16 h 30 lors de la permanence de clôture.

Appréciation : comme rapporté au point I.1-3.3 le jour de la dernière permanence le 13 novembre après-midi j'ai été retardé par des conditions de circulation exceptionnellement mauvaises qui m'ont incité à prendre le train afin de franchir la Seine. Compte tenu de deux correspondances, je n'ai pu arriver au centre administratif communal qu'à 16 h 40.

I.3-2.3 Observation de l'auteur du courriel n° 41

Considérant notamment « un manque de transparence » l'auteur du courriel n° 41 a demandé la suspension de l'enquête publique afin qu'elle soit reconduite et réorganisée en début d'année 2020.

Appréciation : je n'ai pas donné suite à cette demande dès lors que l'arrêté territorial a été validé par le contrôle de légalité, que le dossier d'enquête publique apparaît complet au sens de la réglementation en vigueur et que sa publicité a été plus importante que celle prescrite par l'arrêté.

I.3-3 Analyse des autres observations

Comme indiqué au point I.3 les 64 observations écrites décomposées en 143 questions unitaires ont été regroupées par thèmes. Pour présenter chaque sujet, il a été retenu sur le registre d'enquête une ou plusieurs interventions les plus significatives.

I.3-3.1 Thème n° 1 relatif au respect de l'environnement dans un contexte nuisant

L'auteur du courrier n° 1 remarque « que l'environnement et le cadre de vie devraient être améliorés dans les prochaines années ». L'auteur du courriel n° 14

considère le quartier du bois Grignon « *trop urbanisé et déjà soumis aux nuisances aériennes et la pollution de l'aéroport d'Orly et à la circulation routière de l'A86 déversant son flot de véhicules sur le secteur* ». L'auteur du courriel n° 39 interroge : « *Quelle satisfaction pouvons-nous retirer à détruire notre environnement ? Où allons-nous sauf à notre perte en procédant ainsi ? Pour de l'argent certes, l'homme est capable de beaucoup de choses, et l'histoire nous prouve que ce ne sont pas les meilleures...* » L'auteur du courriel n° 47 constate « *avec tout ce que nous balancent les avions on a bien le droit ~~un~~ (sic) (à) de la verdure* ».

Le rapport de présentation (page 186) affirme que le projet de PLU « fait de l'écologie urbaine un principe de développement urbain orlyzien » et le PADD (page 30 et suivantes) promeut l'embellissement de la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux avec notamment la volonté « d'assoir l'accès et la présence de la nature dans la ville et de maîtriser l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé. »

Réponse du porteur de projet :

La préservation de l'environnement est un thème majeur du projet de PLU d'Orly, qui se retrouve déclinée dans les différentes pièces du dossier de PLU : PADD, OAP, règlement, plan de zonage... En particulier, le projet urbain d'Orly s'appuie sur une grande trame verte et bleue, qui va de la Seine au plateau de Longboyau, sous la forme de pas japonais. Cette grande trame verte et bleue s'appuie sur des espaces verts naturels et urbains (parcs) :

- existants (parc Jean Mermoz, parc des Saules, bois des Roses),
- en cours de requalification (parc de l'Oiseau, parc Georges Méliès),
- en voie d'être étendu (parc de la Cloche),
- à venir (parc écologique des Vœux, parc du SÉNIA, parc de la Fondation d'Auteuil),
- à vocation écologique et qui n'ont pas vocation à être ouvert au public (pelouses et friches de l'aéroport, sud de la darse des Vœux),
- sur les cœurs d'îlots pavillonnaires,
- sur les talus ferroviaires et les alignements d'arbres, qui constituent des corridors écologiques pour la circulation des espèces,
- sur les plans d'eau existant (Seine, darse, étang du Trou à Glaise).

Cette trame verte et bleue a autant une vocation écologique (préservation et circulation des espèces faunistiques et floristiques) que sociale (ouverture au public, rafraîchissement urbain).

La mise en œuvre de cette trame verte et bleue se traduit, d'un point de vue réglementaire, par des zonages appropriés (zone naturelle N, espace boisé classé, classement au titre des articles R.151-41 et R.151-43 du Code de l'Urbanisme), par des prescriptions réglementaires (coefficient de biotope, passage dans les clôtures pour la petite faune...). Cette trame verte et bleue se retrouve également dans toutes les orientations d'aménagement et projets urbains portés par la Ville d'Orly.

En effet, la Ville rappelle que son PLU doit être compatible avec le schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) adopté fin 2013, et qui impose un ratio moyen de 10 m²

d'espace vert ouvert au public par habitant pour Orly. Les chiffres de la Région, pour 2013, font état d'un ratio de 13 m² d'espace vert ouvert au public/habitant (29,70 hectares d'espaces verts ouverts au public pour une population de 22 603 habitants en 2013). Les différents projets urbains portés par la Ville prévoient une augmentation de la population d'Orly, mais aussi des espaces verts publics. Cela permettra donc une hausse de ce ratio d'ici dix ans à 14 m² d'espace vert ouvert au public/habitant. Ces espaces verts ouverts au public sont répartis sur l'ensemble du territoire communal, de telle sorte que l'ensemble des habitants pourra avoir un espace vert conséquent proche de chez lui.

Cette augmentation de la surface des espaces verts ouverts au public s'appuie sur des orientations politiques très fortes qui remettent en cause des choix passés ou prescriptifs. Ainsi, la Ville d'Orly classe l'ensemble des Vœux en zone naturelle, dont une partie sera ouverte au public, alors que le secteur est identifié comme zone à urbaniser dans le SDRIF. Par ailleurs, le bois des Roses, qui est classé en zone à urbaniser au PLU actuel et sur lequel un projet de 160 logements était envisagé, est désormais classé en zone naturelle N, en espace boisé classé et en réservoir de biodiversité.

Les projets sur le SÉNIA et le Chemin des Carrières prévoient également la création d'espaces verts de proximité et la perméabilisation des sols, alors que ceux-ci sont aujourd'hui totalement minéralisés.

Toutefois, l'État et diverses personnes publiques associées, sans remettre en question ces orientations très fortes sur l'établissement de cette grande trame verte et bleue, ont demandé à la Ville de l'inscrire plus fortement dans son projet de PLU. Aussi, une nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sera ajoutée aux cinq OAP existantes et sera dédiée uniquement à la trame verte et bleue.

Le schéma directeur d'Île-de-France, qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux, permet à la ville d'augmenter sa surface urbanisée à hauteur de 5 % par gare de la superficie de l'espace urbanisé communal. Toutefois, la Ville a inscrit un objectif de consommation de terres libres bien inférieur à ces capacités, à hauteur de 2 % de son territoire communal. Mais dans les faits, cette consommation d'espace libre restera limitée à 1,35 %. Aussi l'État et la CIPENAF (*commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers*) ont demandé à la Ville de modifier son PLU pour ramener cette consommation d'espace libre à son véritable objectif.

La Ville d'Orly annexe à ce texte le document présenté à la CIPENAF qui reprend ses grandes ambitions en matière environnementale. (Annexe n° XX)

Appréciation : au vu de la démonstration faite à la CIPENAF la prise en compte de la dimension environnementale par le PLU n'est pas contestable. La commune d'Orly offre déjà 13 m²/hab. d'espaces verts publics à rapporter aux 10 m²/hab. minimum imposés par la région Ile-de-France. A l'échéance du PLU ce ratio sera porté à 14 m²/hab., en tenant compte de l'augmentation de population. Ainsi des secteurs potentiellement urbanisables au SDRIF vont rester durablement naturels

tels le bois des Roses et le secteur des Vœux. Il conviendra que la commune (ou la collectivité territoriale) compétente s'oblige à tenir les objectifs d'ouverture d'espaces verts au public de façon coordonnée avec la délivrance de permis de construire, autrement dit avec l'accueil de populations nouvelles. A défaut la délivrance des permis de construire devra faire l'objet de sursis à statuer pour permettre le respect du ratio actuel de 13 m²/hab.

I.3-3.2 Thème « Bois Grignon »

L'auteur du courriel n° 7 constate que le dossier de PLU « *n'indique pas que le quartier Grignon est souvent inondé, et n'apporte aucune protection particulière, alors que la fréquence des inondations est bien supérieure à la partie de la ville près de la Seine concernée par le plan inondation.* » L'auteur du courriel n° 26 « *demande le classement intégral du bois Grignon en zone N et en EBC* ». L'auteur du courriel n° 34 affirme que « *le zonage UPb sur le bois Grignon ...est contraire aux orientations réglementaires du SDRIF de 2013* ».

Les observations remettent en cause un « coup parti » faisant suite à la prise d'un arrêté préfectoral de défrichement et qui fait l'objet d'un contentieux. Dans ces conditions on doit s'en remettre à la décision judiciaire. Pour autant la problématique des inondations est posée et le dossier ne répond pas précisément à cette question dans le quartier de Grignon.

Réponse du porteur de projet :

La Ville d'Orly annexe à ce texte une note de synthèse sur le projet des Roses.

Cette note rappelle que le bois des Roses est une zone de friche qui s'est boisée progressivement, en une dizaine d'année. Des projets de construction de logement ont ainsi été envisagés, avant que la Ville impose la conservation du bois des Roses et l'ait acquis (pour un montant de 2 000 000 €). Un projet immobilier limité aux jardins potagers et à 2 000 m² du bois a cependant été accepté suite à un travail entre la Ville, le promoteur et le Conseil de quartier.

Il ne s'agit nullement d'un « coup parti », il s'agit du contraire même puisque l'aménagement du secteur des Roses est pensé dans une certaine globalité, conduisant à des actions multiples : acquisition par la Ville du bois, aménagement du bois pour l'ouvrir au public, construction de logements pour terminer la ville dans le quartier Grignon (face au collège de la Fondation d'Auteuil), aménagement de la rue Paul Vaillant-Couturier (mise à sens unique envisagée, avec création de places de stationnement), acquisition envisagée du parc de la Fondation d'Auteuil (négociations en cours avec la Fondation d'Auteuil et inscription d'un emplacement réservé sur le plan de zonage), travail avec la Ville de Thiais sur l'ensemble de l'espace boisé commun aux deux villes, travail sur la réduction des inondations pluviales (aménagement de fascines dans le bois, dispositifs de rétention sur la parcelle bâtie)...

Pour améliorer la régulation hydraulique des abords du bois des Roses, la Ville a engagé plusieurs travaux : creusement de 4 puits de 6 mètres de profondeur et d'un

bassin de stockage de 120 m³ rue des Muriers, creusement de 8 puits d'infiltration de 6 mètres de profondeur rue Georges Clemenceau, création d'un réseau d'eaux pluviales pour alléger hydrauliquement le collecteur de la rue des Muriers et réalisation de fascines dans le bois des Roses. La réalisation d'ouvrages profonds dans les rues riveraines du bois des Roses permet d'éviter que les eaux infiltrées arrivent dans les sous-sols des particuliers.

Toutes les procédures administratives ont été respectées (déclaration préalable pour la division du terrain, permis de construire, arrêté de défrichement délivré par le Préfet).

Pour rappel, le SDRIF impose l'aménagement d'un espace vert d'intérêt régional sur le secteur de Grignon (Thiais et Orly) de 5 hectares minimum. Avec l'ouverture du bois des Roses (2,9 hectares) et l'acquisition projetée du parc de la Fondation d'Auteuil (1,8 hectares), la Ville d'Orly participera à hauteur de 4,7 hectares environ de cet objectif. Ce vaste espace naturel sur les Roses et Grignon sera étendu sur Thiais.

Dans le domaine de la préservation des espaces naturels et boisés, le PLU révisé est donc plus vertueux que le PLU qu'il remplacera.

Appréciation : en toute cohérente le terrain objet d'un arrêté de défrichement, d'un permis de construire et dont la vente constitue une recette significative au budget communal ne peut pas être classé en zone N au projet de PLU révisé. Le juge étant saisi d'un contentieux, il lui appartient de dire le droit, une fonction qui n'entre pas dans la compétence d'un commissaire-enquêteur.

La partie du bois des Roses non concernée par le projet (90 % de la surface), classée en zone N au projet de PLU révisé s'inscrit dans le sujet traité au point I.3-3. Ici-dessus et participe à la mise en œuvre du projet environnemental de la commune.

Les indications fournies sur le règlement des problèmes hydrauliques liés aux pluies d'orage montrent que des infrastructures existent et qu'elles permettent de tenir hors d'eau les sous-sols, une information à partager.

I.3-3.3 Thème « Opposition à l'urbanisation »

L'auteur du courriel n° 7 « voit les projets de logements sur le SENIA comme un véritable danger pour l'entrée et la sortie de ville. » L'auteur du courriel n° 21 constate « Toute la ville d'Orly croule sous le béton : 4800 logements donnent 35000 habitants, nous sommes déjà largement au-delà des quotas fixés. » L'auteur du courriel n° 46 est « contre le bétonnage massif des lieux verts et des zones pavillonnaires de la ville d'Orly... » Celui du courriel n° 52 affirme « Notre ville se transforme en béton à vue d'œil » tout comme celui du courriel n° 61 qui prend position en déclarant « Je suis opposé au projet du nouveau PLU avec ses nouvelles règles de constructions d'immeubles en lieu et place de pavillons et de jardins. »

Le rapport de présentation (page 180) définit trois scénarios de développement. On comprend que le scénario 1 ne s'inscrit pas dans les objectifs supra-communaux. Les

scénario 2 (construction annuelle moyenne de 250 logements) et 3 (construction annuelle moyenne de 300 logements) sont décrits sans qu'on sache quel objectif est finalement retenu. Cette problématique est reprise au point I.3-3.12a.

Réponse du porteur de projet :

Le projet urbain d'Orly s'inscrit dans une démarche solidaire de construction de logements, pour répondre à la demande de logement dans la Métropole mais aussi pour permettre à chaque Orlyzien d'effectuer son parcours résidentiel dans sa commune. Orly est par ailleurs une ville qui sera desservie de mieux en mieux par des lignes de transport performantes (RER, tramway, métro).

Pour rappel, les objectifs qui s'imposent à la commune sont inscrits dans la territorialisation de l'offre de logements (TOL) et le SDRIF, qui fixent à 3 500 le nombre de logements à réaliser d'ici 2030. Par ailleurs, le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH) en cours d'élaboration fixe à 300 logements à réaliser par an pour la Ville d'Orly.

Cette production de logement est principalement envisagée dans des secteurs déjà urbanisés et qui feront l'objet de mutation et de renouvellement urbains :

- dans les secteurs du SÉNIA et du Chemin des Carrières. Il s'agit ici de remplacer des secteurs occupés par des entrepôts anciens peu qualitatifs et sources de nuisances pour les quartiers voisins (Sentiers, cité-jardin...). Plus de 3 000 logements seront réalisés, sur les secteurs du Chemin des Carrières, des Quinze Arpents et du parking Air France, ainsi que des activités de qualité plus compatibles avec le logement. Il s'agit de secteurs qui seront très bien desservis par les transports en commun avec l'arrivée de la ligne 14 au Pont de Rungis en 2024. Par ailleurs, ces secteurs à vocation économique sont très imperméabilisés. Outre la construction de logements neufs, il s'agit ici de poursuivre la ville par l'aménagement d'espaces publics de qualité, la création de commerces et services de proximité, l'aménagement d'un parc de plus de deux hectares, la réalisation de nouveaux équipements publics (scolaires notamment) et la création d'espaces verts privatifs dans chacune des futures résidences,
- dans les quartiers Est où le programme de rénovation urbaine (NPRU) signé en juillet 2019 avec l'État prévoit la démolition de plus de 500 logements et la construction d'environ 1 000 logements neufs, permettant d'offrir des habitations neuves et décentes dans un environnement urbain plus qualitatif. Ces nouveaux logements seront majoritairement en accession, pour participer au rééquilibrage du parc de logements sur la commune,
- dans le Vieil Orly, dans des secteurs très identifiés (OAP de secteur d'aménagement), avec la construction de quelques dizaines de logements. Ces nouveaux logements s'inscriront dans la trame viaire, architecturale et urbaine du vieux centre.

La construction de logements neufs n'est pas encouragée dans le secteur pavillonnaire.

Les chiffres indiqués dans le rapport de présentation sont à ajuster par des données plus actualisées.

Appréciation : pour répondre précisément aux observations du public il convient en effet de prendre aussi en compte les démolitions programmées et de raisonner sur un solde de logements annuel. Il est bien compris que la participation de la commune d'Orly à l'effort de construction est encadrée par des objectifs régionaux et métropolitains procédant eux-mêmes de l'application des dispositions de la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 et du schéma directeur de la région Ile-de-France du 27 décembre 2013. La commune est également contrainte par la volonté de l'Etat affirmée dans le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) conduite par l'EPA ORSA. La commune d'Orly s'honore de contribuer significativement à tous ces objectifs en concourant, dans le même temps, au nouveau programme de rénovation urbaine qui concerne des centaines et des centaines de logements et trois ou quatre fois plus d'habitants à maintenir autant que possible sur Orly.

La mise à jour des données chiffrées du rapport de présentation soulignera le nombre de démolitions envisagées.

I.3-3.4 Thème « Demande de pistes cyclables »

L'auteur du courriel n° 1 estime qu'il n'y a « pas suffisamment de pistes cyclables à Orly, et que faire du vélo est souvent dangereux » et celui du courriel n° 56 constate que le vélo « est plus rapide, plus pratique mais on ne peut pas dire que ce soit très sécurisant de rouler jusqu'à son lieu de travail (une bonne partie du trajet se fait souvent sur les trottoirs à cause des voitures qui roulent vite et des camions nombreux à l'approche de la zone SENIA). »

Le rapport de présentation répond page 191 que « le développement des liaisons douces communales, entre autres par la reconquête des bords de Seine et le traitement des transitions urbaines, sera privilégié, répondant ainsi aux préconisations du SDRIF concernant le renforcement des liens urbanisme-transport. »

Ces indications peuvent-elles être précisées ?

Réponse du porteur de projet :

La Ville a lancé, en octobre 2019, une étude de mobilité qui devra aboutir à la réalisation d'un schéma directeur cyclable d'ici juin 2020.

Par ailleurs, début 2020, la Ville lancera une étude pôles gares, avec Île-de-France Mobilités, qui débouchera sur un contrat de pôle pour les deux gares des Saules et d'Orly-Ville. Plusieurs actions seront à prévoir, notamment le rabattement vers ces deux gares des circulations vélos, ainsi que des stationnements pour les deux roues.

En outre, Orly accueille sur son territoire l'EuroVélo 3, appelée la Scandibérique en France, et qui part de Trondheim en Norvège pour se terminer à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne. Cet axe cyclable structurant emprunté pour les déplacements pendulaires domicile-travail et les loisirs passe par les berges de la Seine à Orly. Il participe à la reconquête des berges de la Seine, qui sera pleinement assurée lorsque les Vœux seront aménagés en parc écologique.

Appréciation : les études en cours et à venir sont en cohérence avec le projet de PLU. La commune aurait pu également signaler l'engagement d'une action foncière le long de la route Charles Tillon par la création d'un emplacement réservé à son profit pour passage de pistes cyclables (cf. points I.3-3.6 et I.3-4.15)

I.3-3.5 Thème « Réduction du nombre de logements sociaux »

L'auteur du courriel n° 52 affirme qu'il y a « 57% de logements sociaux à Orly alors que la loi impose 25% » et interroge : « Pourquoi ? ». Celui du courriel n° 54 fustige « l'empressement ... à vouloir construire encore des logements sociaux » comme celui du courriel n° 61 qui en compte « déjà plus de 70 % ».

A contrario, l'auteur du courriel n° 2 estime que « depuis quelques années, les constructions de logements sociaux dans tous les quartiers avec l'accessibilité à la copropriété donnent une mixité sociale sur toute la ville... Veuillez que cela se poursuive ! »

Le rapport de présentation et le projet d'aménagement et de développement durables ne fournissent pas d'indication précise sur la répartition des logements par catégorie tant sur l'existant que sur une possible programmation. Il est compris que le renouvellement urbain engagé de longue date conduit à des démolitions et des reconstructions non à l'identique.

Des données chiffrées par catégorie de logement de la situation actuelle et de ce que l'on peut savoir de la programmation prévisible, notamment celle induite par la mise en œuvre de l'opération d'intérêt national portée par l'établissement public d'aménagement Grand-Orly Seine Bièvre, sont à communiquer.

Réponse du porteur de projet :

En 2009, à l'arrivée de Madame la Maire, le taux de logements sociaux était de 62 %. Il est aujourd'hui de 57 % et l'objectif est d'atteindre 50 % d'ici 2030. L'objectif de la Ville est de proposer une typologie variée de logements dans tous les projets et de tendre vers une meilleure répartition des logements sociaux sur le territoire communal.

Ces objectifs de diversification du parc de logements sont d'ailleurs clairement énoncés dans le Programme Local de l'Habitat (2013-2018) : tenir un rythme de production de logements soutenu et poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale, renforcer la mixité à l'échelle des quartiers, apporter des réponses aux publics spécifiques, poursuivre l'effort de renouvellement urbain, d'amélioration et de gestion du parc de logements existant...

Appréciation : la proportion de 25 % de logements sociaux inscrite dans la loi est un minimum à respecter autrement dit un objectif à atteindre pour les communes qui en manquent. La problématique s'inscrit dans celle de la politique du logement développée dans le point I.3-3.3 ci-dessus. On constate effectivement une proportion importante de logements sociaux et une tendance à sa réduction. La recherche d'un équilibre est propre à chaque commune, soit 50 % pour Orly.

I.3-3.6 Thème « Contestation de l'emplacement réservé n° 13 »

Au nom de l'association Cité jardins Orly (ACJO) l'auteur de l'observation n° 2 portée au registre déposé au siège de l'enquête publique, « porte l'inquiétude des propriétaires concernés par l'emplacement réservé n° 13 pour l'élargissement à 28 m de la route Charles Tillon qui implique la suppression de constructions existantes. »

Le rapport de présentation indique page 62 que « la commune a affirmé la volonté d'un prolongement de la ligne de Tramway T9 jusqu'à l'aéroport d'Orly. » Dans le PADD (Page 24) « le prolongement du tracé du tramway T9 au-delà du terminus prévu place Gaston Viens » est même exigé. A contrario (cf. point I.3-4.14 ci-après) Ile-de-France mobilités indique que ce projet n'est pas d'actualité.

Dans ces conditions la question du maintien de l'emplacement réservé n° 13 relatif à l'élargissement de la route Charles Tillon peut être posée, nonobstant l'avis favorable du groupe ADP sauf à ce qu'il soit limité à la réalisation de pistes cyclables. Quoiqu'il en soit, il convient de supprimer la mention portée au dossier des orientations d'aménagement et de programmation des secteurs d'aménagement précisant que les quatre secteurs décrits « seront desservis à terme par le tramway T9 prolongé de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport d'Orly. »

Réponse du porteur de projet :

Il existe dans le PLU actuel un emplacement réservé pour l'élargissement de la route Charles Tillon, au bénéfice du Département. Cette voie relève en effet de la voirie départementale. Toutefois, le Département ne souhaite plus bénéficier de cet emplacement réservé et veut y renoncer.

Or, cet axe est amené à devenir un axe essentiel du projet urbain d'Orly. Cette voie relie en effet le Centre ancien au Pont de Rungis, et verra, de part et d'autre l'émergence des projets d'aménagement au SENIA et de la frange nord de la plate-forme aéroportuaire. Sa requalification en voirie urbaine est donc une nécessité. Par ailleurs, la Ville d'Orly souhaite le prolongement du tramway T9 de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport. Si les études ne sont pas encore lancées, tout laisse à croire que l'avenue de la Victoire et la route Charles Tillon sont les plus appropriées pour accueillir le tramway T9.

La Ville d'Orly entend donc maintenir ce projet d'élargissement de la route Charles Tillon. L'emplacement réservé actuel est donc reporté sur le projet de PLU, à la différence que la Ville en devient le bénéficiaire et que sa destination n'est pas un simple élargissement routier, mais bien l'aménagement de pistes cyclables et l'accueil futur du T9.

Les logements de la cité-jardin ne sont pas impactés par cet élargissement, seuls le sont les fonds de jardin et éventuellement les bâtiments annexes (abris de jardin...). Du côté de la plate-forme aéroportuaire, cet élargissement ne devra pas non plus porter atteinte aux bâtiments économiques existants (notamment ceux d'Air France Industrie).

Appréciation : l'enquête publique a permis de circonscrire l'emplacement réservé n° 13 au seul projet de la création de pistes cyclables, au profit de la commune (cf. point I.3-3.4). Le renouvellement urbain conduit par l'EPA ORSA au sud de la rue des Quinze arpents et l'attractivité de la station ferroviaire Pont-de-Rungis renforcée par l'arrivée de la ligne 14 augmentant effectivement le trafic sur la route Charles Tillon justifie le projet de pistes cyclables.

I.3-3.7 Thème « Les difficultés de circulation et la problématique du stationnement »

L'auteur du courriel n° 7 affirme « *Le stationnement est catastrophique il faut impérativement limiter les constructions pour que la ville reste vivable.* » L'auteur du courriel n° 40 décrit l'agglomération d'Orly comme « *un secteur déjà saturé, encombré (et) en manque de places de stationnement* ». L'auteur du courriel n° 48, prenant en compte la construction d'immeubles interroge « *Où allez-vous caser toutes les voitures ? Comment allez-vous fluidifier la circulation qui est déjà très passante et dangereuse en heure de pointe ?* » L'auteur du courriel n° 57 constate qu'« *au fil des années ... la seule vision d'avenir est ces projets d'urbanisation, avec une circulation automobile de plus en plus dense.* » L'auteur du courriel n° 63 demande de « *fluidifier la circulation entre Orly et l'espace karting ou dans la zone qui relie de la station Total à Ikea* ».

Le rapport de présentation (pages 66 et 67) inventorie les capacités de stationnement et engage le renforcement des espaces dédiés aux véhicules électriques et aux vélos. Le PADD (page 23 et suivantes) promeut une action visant à permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse notamment :

- en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers par l'utilisation des dessertes ferrées existante (RER C) et à venir (T9),
- en développant le réseau communal de liaisons douces,
- en favorisant les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Réponse du porteur de projet :

Comme dit ci-avant (I.3-3.2), la Ville a lancé une étude de mobilités qui devrait apporter des réponses sur certains points qui peuvent être considérés comme difficiles. Cependant, la Ville d'Orly signale que les conditions de circulation ne se sont pas dégradées, sauf peut-être dans les secteurs impactés actuellement par les travaux du tramway T9. La construction de nouveaux logements dans le Centre ancien n'a pas engendré de difficulté de circulation particulière.

La voirie publique n'a pas vocation, de plus, à accueillir le stationnement privé. Plusieurs parkings ont ainsi été aménagés, notamment dans le Centre ancien. De nombreuses places peuvent aussi être louées sous les résidences de Valophis.

Tous les nouveaux projets d'aménagement prennent en compte les enjeux de circulation et de stationnement.

Les normes de stationnement fixées dans le projet de règlement s'inscrivent dans les normes préconisées par les documents de planification, notamment le Plan de

Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF).

Grâce au maillage et à l'intermodalité des lignes structurantes de transport collectif, existantes et à venir, l'usage de la voiture devrait diminuer sur la ville. D'autant que les modes de déplacements actifs seront encouragés, en lien avec l'établissement d'un schéma directeur cyclable.

Appréciation : s'agissant des difficultés de stationnement, la commune est certainement victime de sa politique de gratuité. Comme cela a déjà été souligné, l'offre de transport en commun va croître avec la mise en service du T9 et l'arrivée de la ligne 14 à Pont-de-Rungis induisant, de façon concomitante une réduction du trafic automobile et une progression de l'utilisation du vélo. Ces nouvelles possibilités sont certainement de nature à infléchir la problématique.

I.3-3.8 Thème « Besoin d'espaces verts et respect de l'existant »

Au nom de l'association Cité jardins Orly (ACJO) l'auteur de l'observation n° 2 « réclame d'inclure (dans la Cité jardins) suffisamment de verdure par une zone ombragée avec une zone de jeux et jeux d'eau. » L'auteur du courrier n° 1 et du courriel n° 4 « constate la disparition du square place Mac Genty et l'espace vert de la place du maréchal Leclerc et s'interroge sur le rétablissement de l'espace vert actuellement occupé par la base vie du T9. » L'auteur du courriel n° 24 estime qu'« Orly manque cruellement d'espaces verts et c'est ce qui rend cette ville très peu agréable à visiter. » Au nom de l'association Orly Thiais Grignon l'auteur du courriel n° 34 réclame « le chiffre de 2.1 ha de surface de forêt disparus car sous le mandat du maire actuel c'est un minimum de 7 ha d'espace forestier qui ont disparu, comme la destruction complète des 7 ha du bois de la Sablière qui a fait l'objet d'une demande de défrichage en 2014. Le MOS avait identifié ce secteur comme un secteur de carrières, ce qu'il était peut-être, mais qui était devenu par la suite un poumon vert à l'Est de la ville. Il est très révélateur que tous les espaces verts identifiés dans le porter à connaissance de l'Etat au début de la révision du PLU ont soit été détruits, soit amputés d'une bonne partie de leur surface (Parc Cachin) ou fait l'objet de défrichage. » S'ajoutent à ces observations les demandes suivantes :

« - le classement en zone N et EBC de tous les arbres situés dans la Ruelle aux Chiens (secteur OAP les Ruelles),

- le classement en EBC de tous les espaces boisés présentant une surface minimum de 500 m² ce qui inclut le parc de la Cloche, le Parc Méliès, le futur parc des Vœux, le parc des Saules.

- le classement en zone N de l'espace vert situé sur la rue Noyer Grenot entre le lycée professionnel et l'avenue des Martyrs de Chateaubriand. »

L'auteur du courriel n° 50 calcule « qu'avec 4800 logements supplémentaires de prévu l'horizon 2020/2030, c'est plus de 14.400 habitants supplémentaires, donc une population passant de 23.500 à 37.900 habitants. En ne comptant que 35.000 habitants le ratio d'espaces verts par habitant passera de 9,31 m²/hab. à 6,28 m²/hab. ! » L'auteur du courriel n° 59 demande « Un classement en zone N, comme les autres parcs, du parc de la maison de l'enfance alors même que celui de la Cloche est lui en zone N pourtant de biodiversité bien moindre. » L'auteur du courriel n° 60 demande à « vérifier la véracité des chiffres allégués en matière d'espaces verts, car il me semble que la pelouse des navigateurs ait été comptabilisée

alors qu'elle a été détruite et une grande partie sera urbanisée après l'enterrement des réseaux. »

Le rapport de présentation indique page 97 « Orly est une ville riche en espaces verts publics, puisque le territoire compte pas moins d'une vingtaine ... Ceux-ci représentant environ 22 hectares, soit un ratio de plus de 10 m²*habitant. Ce ratio est conforme à l'objectif du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) qui est de 10 m² d'espace vert par habitant et par commune. » Page 254 le même document signale un « Etat zéro » de 40 ha d'espaces verts soit un ratio d'environ 18 m²/hab. Une correction s'impose de même que le bilan des suppressions-créations envisagées pour s'assurer que la surface indiquée de 13 m²/hab. indiquée à la page 118 du rapport de présentation est exacte.

Réponse du porteur de projet :

Le secteur du Pont de Rungis, où se trouve la cité-jardin, va connaître de profondes mutations en lien avec l'arrivée de la ligne 14. Un nouveau quartier va ainsi se créer dans le secteur des Quinze Arpents. La Ville a souhaité que ces nouveaux aménagements se fassent dans le respect des quartiers existants. En particulier, un nouveau parc de plus de deux hectares est envisagé à l'est de la cité-jardin. Il compensera largement le square existant à l'ouest de la cité-jardin qui sera amputé pour le passage d'une nouvelle voie pour accéder à la gare du Pont de Rungis depuis la rue des Quinze Arpents.

Concernant les espaces verts, la Ville invite à relire ses propos ci-avant (I.3-3.1).

Les arbres situés dans le quartier des Ruelles n'ont pas vocation à être protégés par des classements réglementaires peu appropriés (zone N et espace boisé classé). En revanche, l'OAP de secteur d'aménagement a été établie sur ce secteur des Ruelles pour justement permettre que ce secteur soit aménagé en respectant les caractéristiques des lieux actuels (végétation, conservation des murs et des ruelles, conservation de l'identité pittoresque du site).

L'espace situé entre le lycée et l'avenue des Martyrs de Châteaubriant, rue Pierre Corneille, doit accueillir un projet d'habitat participatif et des stationnements pour les commerces et le centre médical de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant. Il n'a donc pas vocation à être classé en zone N.

La place du Maréchal Leclerc n'est pas un espace vert. Il s'agit d'un espace public, de type place, à dominante minérale. Des arbres sont aujourd'hui situés au niveau des places de stationnement. Un réaménagement de cet espace est envisagé pour en faire un véritable lieu de convivialité et ouvrir de nouvelles perspectives sur l'église. Le végétal sera étoffé et les monuments locaux seront conservés. Cet espace n'a donc pas vocation à disparaître.

La base vie du tramway T9 se trouve sur les pelouses Buffon. Le plan de référence du NPRU (Nouveau programme de rénovation urbaine) pour les quartiers Est, signé en juillet 2019, prévoit un aménagement d'une partie de ces pelouses en espace vert. Elles sont indiquées au plan de zonage comme espace vert paysager relai.

Le parc de l'Oiseau (ex parc Marcel Cachin) n'a pas été réduit et sera même agrandi, conformément au plan de référence du NPRU.

Les parcs de la Cloche, Georges Méliès, des Vœux et des Saules n'ont pas vocation à être classés sous le régime des espaces boisés classés. Ils sont, cependant, classés en zone naturelle N au projet de PLU, ainsi qu'en réservoir de biodiversité. L'intérêt écologique fort des réservoirs de biodiversité pour la trame verte et bleue doit être maintenu, particulièrement en lien avec la présence de boisements remarquable. Au moins 90 % de leur surface doivent être conservés en espaces verts de pleine terre.

Le parc de la Maison de l'Enfance, qui accueille un équipement public, est classé en espace vert paysager relai. Il ne s'agit pas ici d'un même type d'espace que les espaces verts concernés par les réservoirs de biodiversité. Ce parc est en effet avant tout un équipement public à destination des jeunes enfants, qui impose un certain aménagement. Il n'en reste pas moins qu'il est protégé au titre des espaces verts paysagers relai, comme le parc de l'Oiseau ou les pelouses Buffon. L'intérêt écologique et paysager des espaces verts relais doit être maintenu. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère, de loisirs et sportive sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux.

Les chiffres relatifs aux espaces verts seront affinés et précisés dans le rapport de présentation, pour éviter toute confusion.

Appréciation : les réponses du porteur de projet sont pertinentes. Elles déclinent pour les exemples choisis les principes dans le domaine de l'environnement exposés au point I.3-3.1.

I.3-3.9 Thème « Opposition à l'OAP Gare-11 novembre »

Au nom de l'association du parc de la Cloche l'auteur du courriel n° 3 demande que : « - le PLU révisé garantisse la préservation du caractère pavillonnaire et paysagé au plus près du cahier des charges du lotissement de 1910, - notre quartier doit impérativement rester dédié à l'habitation individuelle, ainsi nous ne souhaitons pas que des entreprises puissent s'implanter dans notre tissu pavillonnaire. L'expérience nous montre que cela apporte des nuisances et désagréments. » L'auteur du courriel n° 42 déclare : « Nous sommes en présence d'une zone déjà fortement urbanisée côté Avenue de l'Aérodrome et le fait de construire encore de l'habitat collectif avec un empiètement sur les espaces verts côté allée des Charmilles entrainera une fois de plus une augmentation encore plus importante de l'imperméabilisation des sols et donc d'inondations par ruissellement des eaux pluviales par temps d'orage ». L'auteur du courriel n° 51 souligne « (le parc de la Cloche) fait partie du joyau de la ville et ne peut être modifié par des immeubles. »

Le sous-dossier « Orientations d'aménagement et programmation de secteur d'aménagement » délimite un périmètre dénommé Gare-11 novembre qui définit les conditions de la réalisation d'un ensemble d'immeubles collectifs.

Les aplats de la localisation du secteur et le schéma d'organisation ne figurent pas le même périmètre et une correction s'impose.

Réponse du porteur de projet :

Le caractère paysager, historique, architectural et urbain du quartier du Parc de la Cloche est totalement préservé. Ce vaste lotissement est classé dans le secteur UPa qui ne couvre que ce quartier. Les règles d'urbanisme y sont donc spécifiques, et plus restrictives que dans le PLU actuel (les hauteurs ont été baissées, par exemple). Par ailleurs, le quartier du Parc de la Cloche est identifié au plan de zonage comme un ensemble urbain repéré au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme (éléments de patrimoine bâti remarquable).

L'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre doit permettre une mutation contrôlée des parcelles situées à l'interface entre le Vieil Orly et le Parc de la Cloche, pour éviter tout projet non conforme aux réalités urbaines de ces deux quartiers. Par ailleurs, ce site se trouve entre la gare Orly-Ville et le Centre ancien, il est donc stratégique et la Ville souhaite notamment que des commerces et des services de proximité y soient installés. L'OAP de secteur d'aménagement possède ses propres règles d'urbanisme, pour l'émergence d'un projet s'inscrivant totalement dans les gabarits actuels et caractéristiques du Centre ancien et du Parc de la Cloche. En particulier, il prévoit des constructions en alignement et en R+2 côté avenue de l'Aérodrome et rue du 11 Novembre 1918. Au contraire, les hauteurs sont plus basses allées des Charmilles (R+1), comme dans le reste du quartier du Parc de la Cloche.

Par ailleurs, il n'est pas envisagé sur ce secteur une mutation forcée. Au contraire, la Ville n'est intervenue jusqu'à présent qu'à l'amiable avec des propriétaires souhaitant vendre ou pour éviter tout projet trop dense qui était annoncé.

La Ville n'a cependant pas vocation à acquérir toutes les parcelles concernées. Elle va donc contractualiser avec l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) qui se chargera de négocier avec les propriétaires concernés souhaitant vendre.

Pour éviter tout malentendu, la Ville propose que le périmètre de l'OAP de secteur d'aménagement soit réduit au périmètre faisant l'objet de cette convention foncière avec l'EPFIF. Il s'agit de parcelles dont les propriétaires sont déjà en contact avec la Ville.

Par conséquent, l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre sera réduite et le périmètre de la zone UOAP concernée également modifié.



Appréciation : le porteur du projet a entendu l'opposition des habitants du parc de la Cloche et y donne suite en réduisant le périmètre de la zone UOAP, une décision que je respecte.

Cependant, dans son ensemble, le projet de densification figurant au projet de PLU est parfaitement justifié à l'instar de celle imposée autour des gares RER créées par le Grand Paris.

I.3-3.10 Thème « Respect et mise en valeur du patrimoine local »

L'auteur du courrier n° 1 fait un ensemble de propositions qui n'entrent pas toutes dans le strict champ du PLU, laissées à l'appréciation de la municipalité. S'agissant de protection il demande « de conserver les arbres remarquables notamment le *pterocarya* (noyer du Caucase) situé rue Amundsen ... et trois cèdres situés square des Muses ». Il propose également « de conserver le petit patrimoine, par exemple le puits situé sur le parking du cimetière Foch ». : L'auteur du courriel n° 43 souligne que « le bois Grignon, appelée aussi bois de Roses par la municipalité, est un lieu naturel boisé, accueillant de nombreuses espèces d'oiseaux classées, ainsi que de nombreux mammifères, eux aussi classés tel l'écureuil roux. Des espèces rares de fleurs, telles orchidées sauvages, font aussi partie de ce bois. « L'auteur du courriel n° 45 affirme « Orly a besoin de garder son histoire et son peu de charme avec des zones pavillonnaires avec leurs jardins. »

Le rapport de présentation (page 4) indique que « la préservation et la mise en valeur le patrimoine bâti et paysager de la commune constituent deux des multiples objectifs de la révision du PLU. Le PADD (page 32) reprend la problématique en affirmant l'ambition de « Faire rayonner le patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne. »

Réponse du porteur de projet :

L'inscription de végétaux dans le PLU nécessite, au préalable, des études floristiques permettant d'apprécier la qualité des arbres concernés et les préconisations pour leur entretien et leur protection. Une telle étude n'a pas été faite dans le cadre de ce projet de PLU. Mais elle sera entreprise dans le cadre d'une modification ultérieure.

Il en va de même avec le petit patrimoine local qui fera l'objet d'une étude historique et archéologique ultérieure plus précise.

Appréciation : les réponses du porteur de projet sont pertinentes. L'enquête publique a attiré son attention sur des sujets qui méritent une étude. Le porteur de projet indique qu'elles seront menées.

I.3-3.11 Thème « Autres problématiques »

I.3-3.11-1 L'enquête a révélé des commentaires sur des questions de gestion qui sortent du champ du PLU :

- stationnement de véhicules en lien avec l'aéroport abusif dans la Cité jardins,
- tapage nocturne dans l'îlot du marché.

Réponse du porteur de projet :

Le stationnement dans la cité-jardin, déjà perturbé par les travaux de la ligne 14 au Pont de Rungis et par la proximité avec l'aéroport Paris-Orly, pourrait se dégrader encore plus avec l'ouverture de la ligne 14. La Ville étudie donc la possibilité de l'instauration d'un stationnement payant et de carte de résidence.

La forme urbaine de l'îlot du Marché n'est pas adaptée aux caractéristiques urbaines du Vieil Orly. La Ville a engagé, avec le bailleur Valophis, les premières études pour permettre la résidentialisation de cet îlot, ce qui devrait faire disparaître les zones floues et de squatte.

Appréciation : les questions concernant plus le domaine de la police municipale, les réponses sont reçues pour information.

I.3-3.11-2 Questions relatives au règlement

I.3-3.11-2 a Observation n° 3 du registre du centre administratif d'Orly « *Quid de la hauteur d'une rue en pente ?* »

La hauteur du bâtiment n'est pas réglementairement dépendante de la pente de la voie, sachant que cette hauteur est attachée à l'égout du toit ou au faitage de la toiture au plus haut de l'alignement de la voie.

Réponse du porteur de projet :

La section Glossaire du règlement précise que lorsque le terrain est en pente, les façades des bâtiments sont divisées en sections égales n'excédant par 12 mètres de longueur et la hauteur est prise au milieu de chacune d'elles. Dans le cas d'une façade ayant une longueur inférieure à 12 mètres, la hauteur est mesurée au milieu de ladite façade.

Appréciation : le porteur du projet rectifie l'inexacte indication fournie. Il fonde sa réponse sur le glossaire du règlement et il convient de s'y tenir.

I.3-3.11-2 b Courriel n° 59 (Question en annexe) « *Il est souvent fait mention de dérogation aux règles pour les annexes ou abri de jardin avec une surface maximum de 15 m². Les 15 m² représentent à peine l'emprise au sol d'un petit garage. Ne doit-*

on pas encourager les habitants à se garer sur leur terrain ? Cela supposerait une augmentation de surface. »

Réponse du porteur de projet :

Les annexes sont des constructions secondaires, de dimension réduite et inférieure à la construction principale, qui apporte un complément aux fonctionnalités de la construction principale. Elle doit être implantée selon un éloignement restreint entre les deux constructions afin de marquer un lien d'usage. Elle peut être accolée ou non à la construction principale avec qui elle entretient un lien fonctionnel, sans disposer d'accès direct depuis la construction principale.

Les stationnements doivent être prévus au moment de la construction du logement. Quand ils sont sous la forme d'un garage, ils font partie de la construction principale et ne sont donc pas une annexe. En revanche, quand le garage n'est pas relié à la construction principale, il devient une annexe.

Le règlement du PLU précise qu'une place de stationnement doit faire 12,5 m² (5 x 2,5 mètres). Donc cette surface est inférieure aux 15 m².

Par ailleurs, il est souhaitable de restreindre et limiter les surfaces des annexes, qui bénéficient de dérogation d'implantation. Cela permet d'empêcher la transformation de ces annexes à des fins de logements ou de chambres dans les fonds de parcelle. Le projet de PLU affirme en effet la volonté de préserver les cœurs d'îlots pavillonnaires. Les annexes doivent rester des constructions de faible importance.

Appréciation : le porteur du projet explicite parfaitement le règlement qui distingue un garage d'une annexe (abri de jardin, séchoir...) Il est parfaitement compréhensible que la commune entende encadrer la surface de construction d'une annexe pour éviter tout changement de destination.

I.3-3.11-2c Courriel n° 59 (Question en annexe) « A la page 175 du règlement figure la liste des maisons remarquables notamment le 16 rue Louis Bonin : s'agit-il de toutes les maisons de la cour ? »

Le tableau précise qu'il s'agit de la maison du gardien du parc Georges Méliès et du vieux lavoir.

Réponse du porteur de projet

Le 16 rue Louis Bonin inscrit dans la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L .151-19 du Code de l'Urbanisme est le bâtiment collectif en brique situé à gauche de l'entrée de la cour. Il ne s'agit pas de la maison du parc Georges Méliès qui est, elle, située un peu plus au nord de la rue Louis Bonin.

Appréciation : la précision est utile pour éviter toute confusion.

I.3-3.11-2d Courriel n° 59 (Question en annexe) « *L'article UA 4.2.1 (page 18) n'est pas précis quand aux règles qui s'y appliquent. Un périmètre de protection autour du patrimoine ne serait-il pas nécessaire ?* »

Le règlement stipule uniquement l'interdiction de démolir.

Réponse du porteur de projet

Les articles 4-2 sont relatifs au patrimoine bâti à protéger figurant dans la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L .151-19 du Code de l'Urbanisme. Il ne s'agit pas des immeubles à protéger au titre des monuments historiques, mais plutôt au titre du patrimoine local. Ce sont les immeubles qui sont protégés, pas leurs alentours.

Ces articles 4-2 précisent que la démolition de ces constructions ou édifices est interdite. Et que tous travaux envisagés doivent respecter les dispositions architecturales existant à l'origine.

Appréciation : la réponse précise bien le distinguo.

I.3-3.11-2e Courriel n° 59 (Question en annexe) « *Les règles décrites à l'article UP 3-2-2 (page 95) sont les même que les règles générales de l'article UP 3-2. Est-il donc nécessaire de faire figurer cet article ?* »

La règle indiquée au point UP 3-2-2 concerne le secteur particulier UPa.

Réponse du porteur de projet

L'article UP.3-2 est relatif aux hauteurs des constructions dans toute la zone UP. Ces règles sont plus précisément citées dans l'article UP.3-2-1. La zone UP comprend deux secteurs, UPa (Parc de la Cloche) et UPb (secteurs pavillonnaires plus denses comme la cité-jardin, le Clos Marcel Paul et Grignon) qui ont des spécificités architecturales. Aussi, certaines règles de ces deux secteurs peuvent être différentes de la zone UP. C'est le cas pour les hauteurs.

Appréciation : la réponse confirme la lecture du commissaire-enquêteur.

I.3-3.11-2f Courriel n° 59 (Question en annexe) « *Le projet de PLU permet au centre E. Leclerc de pouvoir encore s'agrandir. L'implantation du centre E. Leclerc en centre-ville a facilité la vie de nombreux Orlysiens mais a détruit les autres commerces de proximité. N'est-il pas temps de faire un choix et de stopper par le règlement d'urbanisme, l'extension du centre commercial préjudiciable à l'activité commerciale des autres zones de la ville ?* »

Réponse du porteur de projet

Le projet de PLU n'a pas été élaboré pour donner plus de droits à construire au centre commercial E. Leclerc. Il est, dans le projet de PLU, dans le secteur UEa où l'emprise au sol (80 %) est, certes importante. Mais elle correspond à la réalité de la situation actuelle.

Par ailleurs, le projet urbain d'Orly traduit dans le projet de PLU s'appuie sur des polarités de quartier (Vieil Orly, place Gaston Viens, Les Saules, Les Terrasses...) où doivent se situer les commerces et les services de proximité. Ainsi, sur le plan de zonage, dans ces secteurs, il y a une obligation d'implanter des commerces et services de proximité au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme. Des règles particulières figurent également dans le règlement (articles 2-1-2), offrant aux immeubles accueillant des commerces des bonus de hauteur pour avoir des rez-de-chaussée plus généreux.

La Ville est également très engagée en faveur du commerce, par des actions d'aménagement des espaces publics (en cours ou à venir), d'acquisition foncière et immobilière, ou d'animation.

Appréciation : l'interrogation relative à un éventuel favoritisme au profit du magasin Leclerc est sans fondement.

I.3-3.11-2g Courriel n° 59 (Question en annexe) « Page 96 Zone UP Article 3-2-3 Les deux zones UPb sont des zones pavillonnaires avec un habitat actuel plus dense que les autres zones pavillonnaires. Les parcelles y sont beaucoup plus petites. Les maisons également. Pourquoi augmenter la hauteur maximum de construction justement pour ces zones ce qui aura pour conséquence d'augmenter le caractère dense ? »

Réponse du porteur de projet

Le secteur UPb couvre les secteurs pavillonnaires les plus denses de la commune, en particulier parce que les parcelles y sont plus petites (cité-jardin, Clos Marcel Paul). Les hauteurs autorisées dans le projet de PLU sont de 9,50 mètres à l'égout du toit et de 12 mètres au faitage. Ces hauteurs sont les mêmes que la zone UD (Clos Marcel Paul) et le secteur UEb (cité-jardin) actuels. Les hauteurs ne sont donc pas augmentées dans le projet de PLU.

La cité-jardin étant par ailleurs dans un secteur de forte pression immobilière du fait de la présence de la future gare du Pont de Rungis de la ligne 14, une zone de hauteur limitée y est inscrite au plan de zonage. Ce périmètre de hauteur limitée permet de limiter ici les hauteurs à 10,5 mètres, au lieu de 12 mètres dans le reste du secteur UPb.

Appréciation : l'interrogation relative à une éventuelle augmentation de la hauteur du bâti est sans fondement.

I.3-3.11-2h Courriel n° 59 (Question en annexe) « Page 102 Article UP 4-1-3-7 relatif aux dimensions des châssis de toit : la formulation de l'article quant aux dimensions maximum est surprenante. Une dimension maximum ne peut se référer à une fourchette de dimensions (entre 0,80 et 1m) soit elle n'excède pas 0,80m soit 1m mais pas les deux. Quel est l'objectif de cette limitation de dimensions ? »

Le règlement fixe une fourchette et non pas un maximum. Ainsi la plus petite lucarne mesure 0,80 m de haut par 0,60 m de large et la plus grande 1,20 m de hauteur et 1 m

de largeur. Dès lors des châssis pourront être carrés avec une longueur de côté variant de 0,80 m à 1 m.

Réponse du porteur de projet

Ces règles sont à la fois souples et directives, et permettent aux pétitionnaires d'installer des châssis de toit correspondant aux dimensions de fenêtres vendues sur le marché.

Appréciation : la réponse confirme la lecture du commissaire-enquêteur.

I.3-3.12 Observations du commissaire-enquêteur

I.3-3.12a Je partage le questionnement du public exprimé au point I.3-3.3 comme celui de la mission régionale d'autorité environnementale visant d'obtenir la confirmation du nombre total de logements à l'horizon 2030, autrement dit avoir connaissance du choix entre les trois scénarios de développement présentés dans le rapport de présentation. Est-ce un total de 250 logements/an comme le dossier le laisse entendre, est-ce un total de 300 logements/an comme l'Etat et le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement le préconisent, voire plus ?

Réponse du porteur de projet

Comme dit précédemment, les chiffres liés à la production de logements seront actualisés.

Appréciation : On remarque que les trois-quarts du territoire sont concernés par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Quatre sites du Viel Orly sont même identifiés comme secteurs de plan masse. C'est dire le poids de la pression urbaine sur la commune. La question renvoie au point I.3-3.3 ci-dessus.

I.3-3.12b Dans les OAP de secteur d'aménagement un principe prescrit la plantation d'un arbre de moyenne tige pour 500 m² d'espace libre. Dans le cas de l'opération Louis Bonin, le terrain fait 1300 m² soit un minimum d'espaces verts de 390 m². Dans ce cas l'obligation serait sans objet. Ma lecture des modalités est-elle correcte ?

Réponse du porteur de projet

L'OAP de secteur d'aménagement Louis Bonin (zone UOAP) précise qu'un arbre de moyenne tige doit être planté pour 500 m² d'espace libre. Cela s'entend par « tranche » de 500 m². Autrement dit, un arbre de haute tige devra être planté au minimum pour la réalisation de l'opération Louis Bonin. Celui-ci figure d'ailleurs sur le schéma d'organisation.

Toutefois, pour éviter toute ambiguïté, la Ville propose au commissaire-enquêteur de modifier la règle pour les quatre OAP de secteur d'aménagement et de préciser « un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre ».

Appréciation : la rédaction améliore la définition de la prescription mais ne lève pas l'incertitude soulignée dans l'observation. Aussi je suggère le texte suivant « un arbre de moyenne tige sera planté par opération. Pour les espaces libres dont la

surface est supérieure à 500 m², l'obligation d'une deuxième plantation s'imposera, puis par tranche de 500 m². »

I.3-3.12c Je partage la recommandation de l'architecte des bâtiments de France (cf. point I.3-4.10 ci-dessous) relative au pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité, à savoir 10 %, considéré comme trop faible à une époque où les arbres de haute tige sont générateurs d'îlots de fraîcheur.

Réponse du porteur de projet

Dans la réponse de la Ville aux avis des personnes publiques associées sur le projet de PLU, qui sera annexée à la délibération approuvant le PLU, la Ville propose effectivement que des coefficients d'emprise au sol soit institués dans certaines zones qui en étaient dépourvues dans le projet de PLU.

Appréciation : à défaut de réponse précise j'invite le porteur du projet à analyser un pourcentage minimum de pleine terre porté à 15 %, en augmentant également les surfaces hors sol. Il ne faudrait pas que les si faibles proportions d'espace libre figurant au projet de PLU servent uniquement une comptabilité des surfaces quantitative et non qualitative.

I.3-3.12d A titre personnel je trouve que l'Hommage à l'escadrille Normandie-Niemen, œuvre d'Ilya Kabakov, pourrait être classé comme un élément de patrimoine

Réponse du porteur de projet

Le monument Normandie-Niemen sera ajouté à la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

Appréciation : je sais gré au porteur de projet de partager mon intérêt pour l'art contemporain.



La place Charles de Gaulle

I.3-4 Observations des personnes publiques associées

La Ville précise que les avis des personnes publiques associées sur le projet de PLU d'Orly ont été analysés et que des observations et réponses sont faites à chacune des PPA. L'ensemble de ces observations et réponses est consigné dans un document qui sera annexé à la délibération approuvant le PLU.

Ce document reprendra donc, notamment, les modifications faites au projet de PLU pour tenir compte des observations des PPA.

Les réponses apportées ici reprennent en partie celles figurant dans ce document.

I.3-4.1 Le groupe ADP

La société anonyme conteste la rédaction relative aux pelouses du domaine aéroportuaire. ADP est favorable à l'emplacement réservé à l'élargissement de la route Charles Tillon en demandant toutefois une marge de recul. Enfin ADP propose une précision pour le stationnement des cycles en zone UZ.

Réponse du porteur de projet

Les pelouses de la plateforme aéroportuaire participent au réseau de la grande trame verte d'Orly, qui relie la Seine au plateau par un système de pas japonais. Cette trame verte comprend les parcs, jardins et bois publics, mais aussi les voies ferrées, les cœurs d'îlots pavillonnaires et les pelouses de l'aéroport. Elles sont de ce fait inscrites au plan de zonage en tant que « pelouses de la zone aéroportuaire conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme ». C'est à ce titre qu'elles sont protégées dans le projet de PLU. Mais pour éviter toute ambiguïté, la Ville propose de modifier la phrase citée par ADP dans l'OAP par « L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés, notamment les pelouses, qui participent à la grande trame verte d'Orly qui va de la Seine au plateau ».

La route Charles Tillon doit devenir un axe majeur de la ville. Elle relie en effet le Vieil Orly et les quartiers Est à la cité-jardin, à l'aéroport, au Pont de Rungis et au SÉNIA. De nouveaux quartiers vont émerger de part et d'autre de cette voie : Quinze Arpents, frange Nord de la plateforme aéroportuaire... Elle doit donc être retraitée en avenue urbaine accueillant des espaces publics généreux et le futur prolongement du tramway T9, tout en tenant compte des constructions existantes (Air France Industries, cité-jardin) qui ne seront pas impactées par cet élargissement de la route Charles Tillon. Il n'y a donc pas lieu d'envisager l'instauration d'une marge de recul.

L'article UZ.-6-3 dédié au stationnement des cycles est destiné à encourager la pratique des modes actifs de déplacement. Le domaine aéroportuaire va accueillir de nouvelles activités économiques et sera très bien desservi par les transports en commun (ligne 14, prolongement du tramway T9, tramway T7, TCSP SÉNIA/prolongement du 393). Les futures constructions, notamment de bureaux, doivent donc encourager aux déplacements par les modes doux et actifs et les transports en commun. La Ville maintient la disposition contenue dans le projet de

PLU arrêté.

Appréciation: les réponses du porteur de projet sont pertinentes.

I.3-4.2 L'association RE.N.A.R.D.

En soulignant une incohérence, le RE.N.A.R.D. interroge sur l'existence effective d'espaces agricoles sur le territoire communal. Il demande de façon précise la création de corridors écologiques, un complément des inventaires naturalistes puis le classement des alignements d'arbres et des boisements des espaces forestiers.

Réponse du porteur de projet :

Il n'existe aucun espace agricole sur la commune d'Orly, ce que le rapport de présentation précise.

Le projet urbain de la Ville d'Orly s'appuie sur une grande trame verte et bleue qui va de la Seine jusqu'au plateau de Longboyau. Cette trame verte et bleue se diffuse dans la ville sous la forme de pas japonais, s'appuyant sur des espaces de biodiversités disséminés dans la ville (les Vœux, parcs urbains, bois des Roses, pelouses de la plate-forme aéroportuaire, l'étang du Trou à Glaise...), reliés entre eux par les cœurs d'îlots des zones pavillonnaires, les alignements d'arbres le long des voies, les talus ferroviaires... Le projet de PLU traduit complètement ces principes, dans son règlement (article 5) et son plan de zonage (zone N, espace boisé classé et classement au titre des articles R.151-41 et R.151-43 du Code de l'Urbanisme). Les corridors écologiques, alignements d'arbres ou les bois sont donc déjà préservés dans le projet de PLU.

Néanmoins, la Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.

Enfin, le diagnostic territorial pourra être complété par les données de l'Observatoire des territoires, consultable sur le site de l'Agence Régionale de la Biodiversité d'Île-de-France, que cite l'association RENARD.

Appréciation : l'engagement d'établir une cinquième OAP dédiée à la grande trame verte et bleue répond notablement à l'attente de l'association R.E.N.A.R.D.

I.3-4.3 La chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne (CMA) – avis favorable

I.3-4.4 La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) – sans observation

I.3-4.5 La chambre de commerce et d'industrie départementale du Val-de-Marne (CCI) – avis favorable

I.3-4.6 La commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CIPENAF)

La CIPENAF demande de reprendre l'objectif de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers dans le PADD et sa justification dans le rapport de

présentation, de préciser le coefficient d'emprise au sol maximale en zone N, de traduire réglementairement la trame verte et bleue dans les zones U et AU et d'identifier, dans le secteur des Vœux, un ou des secteurs sans aménagement.

Réponse du porteur de projet

Comme dit au I.3-3.1, la Ville a très fortement limité sa consommation d'espace libre, alors que le SDRIF lui ouvrait plus de droit à urbaniser. L'objectif 1.4.4 du PADD (Réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé) précise ainsi qu'il conviendra de limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 2 % de la superficie totale. Or, le projet de PLU limite en réalité à 1,35 % la consommation d'espace libre, soit environ 9 hectares. Donc dans des proportions moindres qu'affichées dans les documents du dossier de PLU. La Ville propose de modifier ce taux par 1,5 % dans l'objectif 1.4.4 du PADD et dans le rapport de présentation (partie 3.2 Justification des choix retenus pour établir le PADD).

Les zones naturelles N ont pour vocation de préserver des espaces naturels d'intérêt écologique, paysager et sociaux car accessibles aux Orlysiens. Les projets d'aménagement de ces espaces verts, en grande partie sous domanialité publique, consacrent cette vocation et entendent justement limiter l'urbanisation de ces secteurs. Les constructions nouvelles n'y sont quasiment pas envisagées, sauf dans le secteur des Vœux pour des installations légères en lien avec la vocation de loisir et de tourisme du site. Par ailleurs, le PLU actuel ne prévoit pas d'emprise au sol pour les zones N. La Ville propose donc qu'un coefficient d'emprise au sol de 10 % soit fixé pour la zone N, valable pour les secteurs Ns et Nv.

La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.

Les plans d'aménagement du secteur des Vœux n'ont pas été établis de manière définitive. C'est ce qui explique qu'aucun périmètre de protection n'ait été précisé sur le plan de zonage et l'OAP relative aux Vœux, dans le projet de PLU. Pour rappel, le secteur des Vœux était considéré jusqu'à très récemment comme un secteur d'urbanisation. Il est d'ailleurs toujours inscrit comme tel au SDRIF. C'est pourquoi les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles, et que le projet de PLU ne peut être aussi précis. Les premières études précisent néanmoins que le secteur de la darse et ses abords méridionaux sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine sera très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs. La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux. La Ville propose également d'inscrire dans le plan de zonage cette zone d'exclusion comme réservoir de biodiversité conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, et de modifier le rapport de présentation et le règlement en conséquence.

Appréciation : cf. point I.3-3.1

I.3-4.7 GRTgaz – sans observation

I.3-4.8 La société du Grand Paris – sans observation

I.3-4.9 La région Ile-de-France

La région Ile-de-France constate que les orientations du PLU sont en cohérence avec le schéma directeur et les objectifs régionaux.

I.3-4.10 Le ministère de la culture

L'architecte des bâtiments de France informe que seul le chœur de l'église est protégé au titre des monuments historiques. Elle émet ensuite de nombreuses recommandations, la plus importante étant relative au pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité, à savoir 10 %, considéré comme trop faible à une époque où les arbres de haute tige sont générateurs d'îlots de fraîcheur.

Réponse du porteur de projet :

Concernant le chœur de l'église, le rapport de présentation sera modifié en conséquence.

La Ville propose effectivement que des coefficients d'emprise au sol soit institués dans certaines zones qui en sont dépourvues dans le projet de PLU.

Appréciation : la rectification relative à l'église d'Orly s'impose.

S'agissant du pourcentage minimum de pleine terre dans les opérations immobilières cf. point I.3-3.12c.

I.3-4.11 L'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA)

L'EPA ORSA fait connaître de nombreuses remarques qui portent principalement sur la prise en compte des projets qu'il développe sur le territoire orlyzien de l'opération d'intérêt national (OIN) Orly Rungis Seine Amont. Elles visent à s'assurer de leur compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement du PLU, plus particulièrement sur les zones UJC et UJS cette dernière zone étant proposée à la subdivision.

Réponse du porteur de projet :

Les zones UJ sont des zones dédiées aux grands projets et dont les règles d'urbanisme fixées doivent permettre la mise en œuvre opérationnelle de ces projets. La zone UJC couvre ainsi le projet Chemin des Carrières et la zone UJS celle du SÉNIA. Ce sont des zones qui, par définition, pourront faire l'objet de modifications ultérieures du PLU, pour adapter leurs règles à la mise en œuvre de ces projets.

Au moment de l'arrêt du PLU, les études relatives aux secteurs du SÉNIA et du

Chemin des Carrières n'avaient pas été assez abouties pour que soit fixées précisément des règles arrêtées. Cependant, depuis, ces études ont bien avancées. La ZAC Chemin des Carrières a ainsi été créée par arrêté préfectoral le 15 novembre 2019. De plus, le plan de référence du secteur du SÉNIA a été rendu, et une phase de concertation s'est déroulée préalablement au dépôt d'un permis d'aménager pour le quartier des Quinze Arpents (projet Parcs en Scène porté par Linkcity).

Parallèlement, et en particulier dans le cadre de la concertation pour les Quinze Arpents, les habitants de la cité-jardin ont fait part à la Ville de leurs inquiétudes au sujet du projet d'aménagement dans les secteurs du Pont de Rungis et du SÉNIA.

Pour toutes ces raisons, la Ville et l'EPAORSA ont travaillé conjointement pour apporter des modifications pour les zones UJC et UJS (règlement, plan de zonage...) et créer une zone UJF au sud de la rue des Quinze Arpents (notamment sur les parkings Air France). Ces nouveaux dispositifs permettront, notamment, de réduire les hauteurs autorisées autour de la cité-jardin.

Appréciation : la concertation entre la commune d'Orly et l'EPA ORSA conduit à la modification du projet de PLU par la création d'une zone UJF qui prend notamment en compte les préoccupations exprimées par le représentant de la Cité Jardins tout en respectant le cadre de l'OIN.

I.3-4.12 La SNCF

La SNCF communique la notice relative à la servitude d'utilité publique ferroviaire à annexer au PLU. Compte tenu de la nature de son activité le classement de foncier ferroviaire en zone 1AU devra permettre la construction de locaux techniques. De même la SNCF demande la levée de la protection des talus ferroviaires au titre de l'article R151-43 du code de l'urbanisme incompatible avec son activité.

Réponse du porteur de projet :

La zone 1AU est une zone à urbaniser et correspond au secteur du Trou d'Enfer. Son aménagement sera réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble. Une modification du PLU sera nécessaire pour préciser les règles applicables à cette zone, dès que le projet aura été validé. L'article 1AU.1-2 relatif aux types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous condition précise que sont soumises à des conditions particulières les constructions autres que celles visées à l'article 1AU.1-1, à la condition qu'elles soient réalisées dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble au cours de laquelle la réalisation des équipements externes et internes à la zone est prévue. Pour rendre compatible l'activité ferroviaire dans la zone 1AU, la Ville propose de compléter l'article 1AU.1-2 et que soit rajoutée, à l'article 1AU.1-2, la mention suivante : sont soumises à des conditions particulières [...] les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Les talus ferroviaires participent à la grande trame verte d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau. Ce sont des éléments essentiels des corridors écologiques présents sur Orly. C'est pourquoi les talus ferroviaires ont été inscrits au titre de l'article R.151-43. Toutefois, pour ne pas gêner l'activité ferroviaire, la Ville propose

de modifier les articles 5-3 relatifs aux talus ferroviaires au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme comme suit : « l'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire ».

Appréciation : la collectivité territoriale répondant positivement aux observations de la SNCF, il convient d'acter les novations du règlement.

I.3-4.13 RTE

RTE demande que règlement des zones traversées par des lignes EDF ne s'oppose pas à la réalisation d'ouvrages nécessaires au service public.

Réponse du porteur de projet :

Dans les différentes règles du règlement d'urbanisme concernées, des mentions seront rajoutées, à la demande de RTE, pour tenir compte de la présence de ses ouvrages.

Appréciation : la mise à jour des données est nécessaire.

I.3-4.14 Ile-de-France Mobilités

Le syndicat de transports acte la prise en compte du projet TRAM 9 (T9) dans le PLU jusqu'à la place Gaston Viens. En revanche le syndicat n'est pas mandaté pour poursuivre les études du prolongement du T9 jusqu'à la plateforme aéroportuaire. Dès lors le rapport de présentation ne doit pas être ambigu à ce sujet et s'en tenir au seul souhait de la ville d'Orly.

Réponse du porteur de projet :

Le prolongement du tramway T9, de la place Gaston Viens jusqu'à la plate-forme aéroportuaire, est un projet essentiel pour le Grand Orly. Il permet de relier les communes du nord du Val-de-Marne aux zones d'emploi (MIN de Rungis, plateforme aéroportuaire), de connecter plusieurs axes de transport en commun (RER C, métros 14 et 18, tramway T7, TCSP SÉNIA) et de relier tous les quartiers d'Orly entre eux. Le prolongement du tramway T9 figure au schéma directeur de la Région Île-de-France et les différents acteurs du territoire militent pour son prolongement (Ville, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Aéroports de Paris...). Pour initier les études liées au prolongement et pour anticiper dès maintenant sur l'impact du tramway T9 prolongé il est légitime de le prendre en compte dans le projet de PLU.

Les différentes pièces du dossier de PLU ne mentionnent pas qu'Île-de-France Mobilités ait été mandaté pour poursuivre les études du prolongement du T9, bien qu'il en soit légitimement le maître d'ouvrage potentiel.

Appréciation : l'échéance du PLU est de l'ordre d'une dizaine d'années. Puisqu'à ce jour Ile-de-France Mobilités n'est pas encore missionné pour engager les études l'anticipation apparaît prématurée. Les paragraphes du dossier relatifs au

prolongement du T9 jusqu'à Pont de Rungis étant rédigés à l'indicatif ils laissent à penser qu'une décision est prise à son sujet. Puisqu'il n'en est rien il convient que le conditionnel soit utilisé pour exprimer l'attente de la commune.

I.3-4.15 Le conseil départemental du Val-de-Marne

Le département du Val-de-Marne ne demande pas à être bénéficiaire de l'emplacement réservé relatif au collège Dorval. Il acte la reprise de l'emplacement réservé de la route Charles Tillon par la commune en estimant qu'elle ne « devra pas pour autant impacter les bâtis en particulier pour la Cité jardins. » Dans le domaine de l'assainissement le département souligne que le recours à un système d'assainissement non collectif s'avère contradictoire avec le classement du Val-de-Marne en zone d'assainissement collectif.

Réponse du porteur de projet :

Le bénéficiaire de l'emplacement réservé n° 12 (extension du collège Dorval) est le Département, dans le projet de PLU. La Ville propose d'être bénéficiaire de cet emplacement réservé n° 12.

La route Charles Tillon doit devenir un axe majeur de la ville. Elle relie en effet le Vieil Orly et les quartiers Est à la cité-jardin, à l'aéroport, au Pont de Rungis et au SÉNIA. De nouveaux quartiers vont émerger de part et d'autre de cette voie : Quinze Arpents, frange Nord de la plateforme aéroportuaire... Elle doit donc être retraitée en avenue urbaine accueillant des espaces publics généreux et le futur prolongement du tramway T9, tout en tenant compte des constructions existantes (Air France Industries, cité-jardin) qui ne seront pas impactées par cet élargissement de la route Charles Tillon. Du fait du refus du Département de conserver l'emplacement réservé pour l'élargissement de la route Charles Tillon, la Ville a repris cet emplacement réservé à son compte, toutefois en en modifiant la destination (pistes cyclables et tramway T9 prolongé, au lieu d'un simple élargissement routier).

Le règlement d'urbanisme sera modifié, dans les articles relatifs à l'assainissement des eaux usées, pour effectivement empêcher tout dispositif d'assainissement autonome en milieu urbain.

Appréciation : si le département du Val-de-Marne est bien le maître d'ouvrage de l'extension du collège Dorval, il est compris que la collectivité locale est priée de mettre à disposition le foncier ce qui explique la substitution du bénéficiaire de l'emplacement réservé. Elle n'appelle pas d'observation.

La problématique de l'élargissement de la route Charles Tillon est la même que celle traitée au point I.3-4.14 ci-dessus. Le renoncement du département apparaît en cohérence avec le défaut d'engagement des études du prolongement du T9. Dès lors, la seule motivation de l'emplacement réservé porte sur le projet communal de réaliser des pistes cyclables (cf. point I.3-3.6).

En conformité avec le règlement départemental d'assainissement, celui du PLU exclura toute possibilité d'assainissement autonome une rectification nécessaire.

I.3-4.16 Le préfet du Val-de-Marne

Les services de l'Etat demandent l'actualisation de nombreuses informations et

données inhérentes au délai entre la prescription du PLU et l'arrêt du document, voire de lever des incohérences entre certaines pièces.

Comme les intervenants à l'enquête publique (cf. I.3-3.8), les services de l'Etat demandent que la situation des espaces naturels et forestiers soit parfaitement identifiée pour lever toute ambiguïté au sujet de leur consommation et pour mise en cohérence des plusieurs pièces du dossier.

Pour tous les autres sujets, et comme indiqué dans le procès verbal de synthèse je souhaite seulement connaître les sujets pour lesquels l'EPT 12 et la commune d'Orly n'envisagent pas de donner suite aux recommandations de l'Etat.

Réponse du porteur de projet :

Le projet de PLU comprend effectivement quelques erreurs ou données qui nécessitent d'être actualisées ou corrigées. La Ville et l'État se sont mis d'accord pour que l'État en demande les modifications dans son avis.

Concernant les espaces naturels, comme cela a été précisé précédemment, et pour tenir compte de l'avis des personnes publiques associées (dont l'État et ses services), la Ville propose d'apporter quelques corrections et modifications et d'ajouter une OAP spécifique à la mise en œuvre de la grande trame verte d'Orly.

Appréciation : la mise à jour des données est nécessaire. L'OAP spécifique « Trame verte et bleue d'Orly » répondra également de façon plus précise aux préoccupations environnementales exprimées par le public et plusieurs PPA.

I.3-4.17 Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)

Le SEDIF demande un ajout, la mise à jour de données relatives à l'eau potable et la prise en compte de diverses précisions en attirant également l'attention du porteur de projet sur la non-conformité du règlement du PLU avec l'arrêté interpréfectoral n° 2008/88 du 8 janvier 2008.

Réponse du porteur de projet :

Toutes ces modifications et corrections seront apportées dans les différents documents du projet de PLU.

Appréciation : la mise à jour des données est nécessaire.

I.4 Conclusion

L'enquête s'est déroulée sans incident autre que le retard du commissaire-enquêteur à la dernière permanence dû à des impondérables de trafic automobile. Les modalités prévues par l'arrêté de l'EPT 12 du 17 septembre 2019 ont été respectées.

L'enquête publique a révélé deux fortes oppositions au projet d'ensemble du PLU très localisées : le bois des Roses et le parc de la Cloche. Pour le premier sujet, le porteur de projet

défend à bon droit l'urbanisation de 10 % de l'espace boisé d'origine et pour le second s'oblige à prendre partiellement en compte l'expression du public nonobstant le bienfondé de l'OAP de secteur « Gare-11 novembre ».

Les autres expressions défavorables procèdent du souhait de leurs auteurs d'une constructibilité limitée et d'un environnement naturel plus conservé. Le règlement a également fait l'objet de demandes d'explication. De même, plusieurs observations sont relatives au patrimoine local et végétal.

Pour leur part, les PPA ont donné leur assentiment au projet de révision du PLU, le plus souvent assorti de réserves de forme et de demande de compléments. Comme j'ai pu moi-même le constater le dossier de PLU nécessite des mises à jour administratives et réglementaires, des corrections le plus souvent mineures, des compléments graphiques pour assurer la cohérence entre le texte et les plans et des ajouts de documents.

L'évolution du cadre administratif entre commune et établissement public territorial avec le changement de porteur de projet a eu une incidence sur la durée de l'instruction de la révision du PLU.

Les observations recueillies recouvrent l'ensemble de celles que le dossier a suscitées et je n'ai pas d'autres appréciations que celles exprimées dans le corps du rapport.

Fait à Bry-sur-Marne, le 20 décembre 2019

Jean-Pierre Maillard
Commissaire-enquêteur

II^{ème} PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Après une étude attentive du dossier, à l'issue d'une enquête publique de 35 jours consécutifs, du 10 octobre au 13 novembre 2019, la tenue de quatre permanences, trois rencontres avec les représentants de la commune d'Orly déléguée par le porteur de projet et la visite générale du territoire d'Orly, celles complémentaires faisant suite à l'expression du public sur des points particuliers, et l'établissement d'un rapport qui analyse les observations exprimées au cours de l'enquête publique, je suis en mesure de prononcer des conclusions et avis motivés sur la révision du plan local d'urbanisme (PLU) d'Orly soumis à l'enquête publique par l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT 12).

L'enquête publique a permis l'expression d'une soixantaine de personnes et de recueillir autant d'observations écrites. Elles ont été reçues sur deux registres (l'un déposé au siège de l'EPT 12 et l'autre au centre administratif municipal d'Orly, ce dernier étant constitué de deux volumes) et au moyen d'une adresse Internet dédiée à l'enquête publique sur le site Internet www.mairie-orly.fr. L'analyse des observations a permis de classer les questions unitaires dans une dizaine de thèmes.

Les contributions des personnes publiques associées (PPA) ont été nombreuses et fournies en demandes de correction et de compléments. Le porteur de projet a reconnu la nécessité de corriger le dossier et s'est engagé à sa bonne fin.

Considérant :

- la nécessité de la révision du PLU d'Orly pour prendre en compte les évolutions de l'urbanisme réglementaire intervenues depuis son approbation en 2007 à savoir la loi sur le Grand Paris de 2010, l'approbation du schéma directeur de la région Ile-de-France en 2013, celle du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) modifié en 2017,
- la concordance de vue entre l'EPT 12 et la commune d'Orly sur le dossier,
- les projets de l'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont conduits dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN) qui concernent sur Orly le SENIA et le secteur des Vœux,
- la volonté des collectivités territoriales de mettre en œuvre le plan local de l'habitat existant en s'inscrivant aussi dans le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement à l'étude,

- dans le même temps sanctuariser des espaces naturels pour offrir aux habitants une augmentation de la surface des espaces verts ouverts au public, engagement conforté en fin d'enquête, par la décision d'établir une cinquième orientation d'aménagement et de programmation (OPA) « Trame verte et bleue »,
- le constat de la région Ile-de-France d'un projet qui s'accorde globalement avec les grandes orientations de son schéma directeur,
- l'écoute du public par le porteur du projet qui a conduit à retenir la réduction du périmètre d'une OAP de secteur,
- l'engagement du porteur de projet à rectifier et compléter le dossier tant pour donner suite à l'avis de l'Etat qu'à ceux d'autres PPA et le mien,

je recommande :

- la prise en compte dans toute la rédaction de la demande d'Ile-de-France mobilités de lever l'équivoque sur le bouclage du tramway T9 entre la place Gaston Viens et la station RER Pont-de-Rungis dont le projet n'est pas initié par le maître d'ouvrage,
- que le pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité soit porté de 10 à 15 %, les 5% de surface hors sol pouvant également faire l'objet d'une augmentation.

C'est pourquoi je donne un avis favorable au projet de PLU d'Orly objet de l'enquête publique ouverte du 10 octobre au 13 novembre 2019. Cela suppose comme demandé par de nombreuses PPA, le préalable des mises à jour administratives et réglementaires des pièces du dossier, des corrections et des compléments graphiques, un ensemble de rectifications à soumettre au contrôle de légalité.

Fait à Bry-sur-Marne, le 20 décembre 2019

Jean-Pierre Maillard,
Commissaire-enquêteur