

Direction de l'Aménagement et du Développement Territorial
Service Aménagement
Affaire suivie par Etienne Gazin
Courriel : etienne.gazin@valdemarne.fr
tel. : 01.49.56.55.54
DADT/SAME - 2019/102
ELISE n°19-025416-A

EPT 12
KDK A1906606 KFK
Reçu le 06/09/2019

Monsieur Michel Lepretre
Président de l'Etablissement Public
Territorial Grand-Orly Seine Bièvre
Bâtiment Askia
11 avenue Henri Farman
BP 748
94 398 Orly Aérogare Cedex

E.P.T. Grand-Orly Seine Bièvre		
Arrivé le		
06 SEP. 2019		
	Pour	Info
Président		
Cabinet		
DG		
DGA FI & Com. pub.		
DGA RH & Moy. gén.		
DGA Esp. pub.		
DGA Dev. Ter.	X	
DGA Pro. Ter.		
DGA Cult. Sport, Patrim. Bât.		
SG		

Créteil, le **3 SEP 2019**

Objet : Avis du Conseil départemental sur le projet de Plan Local d'Urbanisme arrêté de la commune d'Orly

Monsieur le Président,

Par courrier reçu le 18 juin 2019, vous avez bien voulu me transmettre pour avis le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville d'Orly, arrêté par délibération du Conseil territorial de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre lors de sa séance du 28 mai 2018, et je vous en remercie.

La révision du Plan Local d'urbanisme intervient à un moment où la commune d'Orly connaît d'importantes mutations territoriales, portées notamment par des projets de renouvellement urbain et de transports ambitieux : le Grand Paris Express (GPE) avec les gares de Pont de Rungis et de l'Aéroport d'Orly ainsi que l'arrivée du tramway T9, le nouveau programme de renouvellement urbain (NPRU), la mutation de la zone d'activités du SENIA, l'aménagement des Vœux, la modernisation de la plate-forme aéroportuaire avec notamment le renouvellement des franges nord et le développement de Cœur d'Orly.

Je note que la révision du PLU a pour objectif d'affirmer le troisième temps du projet urbain de la commune à travers notamment la poursuite du maillage du territoire autour des grands axes et de nouvelles centralités, la maîtrise des grandes opérations d'urbanisme aux extrémités de la commune ainsi que l'intensification urbaine sur les secteurs de renouvellement urbain et la promotion du développement durable et de la sobriété énergétique du territoire.

J'ai bien relevé que la densification se fera avec des intensités diversifiées selon la réceptibilité des secteurs, tout en veillant à limiter l'exposition des habitants aux risques naturels et aux nuisances, à révéler les nombreux potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux du territoire, à offrir à tous un bon niveau

Pour tout courrier :
Monsieur le Président du Conseil départemental du Val-de-Marne
Hôtel du département
Direction de l'aménagement et du développement territorial - SAME
94054 - Créteil Cedex

d'équipements et de services à l'échelle de tous les quartiers, à favoriser les modes de déplacement doux et actifs et à maintenir la vitalité économique de la commune pour favoriser l'emploi local.

Ce faisant, le projet de PLU interpelle de nombreuses politiques publiques du Conseil départemental, notamment en matière de valorisation des bords de Seine, de gestion du risque inondation, d'accompagnement des quartiers en renouvellement urbain, d'assainissement et de gestion des eaux pluviales, de transports et déplacements, d'accueil de la petite enfance ou encore de couverture numérique.

Concernant les équipements publics, l'enjeu de la commune est d'en « faire le socle des politiques éducatives, de solidarité et de partage pour les habitants et usagers actuels et futurs », dynamique dans laquelle le Département prendra toute sa part en accompagnant l'évolution des besoins, dans le cadre des opérations de renouvellement urbain et en dehors.

D'ores et déjà, le Département a prévu d'investir largement sur la commune avec, pour rappel, la récente reconstruction du collège Desnos, le projet de reconstruction – extension de la PMI de navigateurs (dont l'inauguration aura lieu au cours du dernier trimestre 2019), la reconstruction-extension de la crèche du parc de la cloche (2020), la reconstruction de l'EDS (2024) et le projet de reconstruction-extension du collège Dorval (2025).

Pour ce qui concerne ce dernier projet de reconstruction sur site du collège Dorval, il importe d'ailleurs de modifier l'emplacement réservé, intéressant le foncier prévu pour l'extension du projet, car le Département ne peut en être le bénéficiaire.

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, je 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.

Par ailleurs, nos services ont déjà eu, à plusieurs reprises, l'occasion d'échanger sur l'impact des développements urbains attendus au SENIA et sur la ZAC du 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 notre possession, il semble que le projet de reconstruction-extension de Dorval à 2025, accompagnés d'une évolution de la sectorisation seront de nature à prendre en compte le projet de ZAC des Carrières et les premières livraisons de logements du SENIA.

Pour l'échéance de 2030, il semble en revanche nécessaire d'avoir une emprise collège identifiée dans la zone du SENIA 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, je souhaiterais pouvoir travailler dans les prochains mois avec la commune, avec l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et l'EPA-ORSA à une nouvelle localisation, permettant à la ville d'urbaniser le secteur actuellement réfléchi dans le plan guide.

Comme vous le savez déjà, en matière de construction de collèges, le Département demande à ce que le foncier lui soit apporté dépollué et mis à disposition gratuitement, dans le cadre d'une emprise que nous pourrions réduire à 6000/7000 m² pour en limiter l'impact au sein du Senia.

Concernant la rénovation urbaine, la requalification d'Orly Est se poursuit, avec notamment le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain, 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.

Cet accompagnement s'est traduit dès la phase amont avec le financement d'une étude préliminaire sur la requalification du tronçon de la RD 5 qui ne sera pas impacté par le T9 pour un montant total de 125 000 € HT, dont 50 % a été subventionné par l'ANRU, soit 62 500 € de charge nette pour le Département. Par ailleurs, le Département a soutenu dès 2016 l'étude de programmation d'activités à hauteur de 20 000 €, afin de permettre la diversification fonctionnelle du quartier

Dans le cadre du NPRU, le Département entend réaffirmer son rôle dans l'accompagnement de l'amélioration durable des conditions de vie des habitants des quartiers d'habitat social Val-de-marnais. Partenaire à part entière, il souhaite partager ses enjeux en matière de développement territorial équilibré et solidaire.

Les projets doivent ainsi permettre de rendre ces 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 Plan local d'urbanisme.

Par ailleurs, le Département y soutient des projets de transports en commun structurants. Il a ainsi prévu d'investir 12,4 M€ pour l'arrivée du T9 dans le cœur de quartier NPRU ainsi que 6,5 M€ sur la requalification du tronçon de la RD 5 qui ne sera pas impacté par le T9.

Les montants, correspondant à la participation du Département dans la maquette financière, sont prévisionnels, mais ils pourraient porter le niveau total d'intervention du Département à **14 235 986 €** (hors T9 mais y compris la requalification de la RD5) soit environ 7 % du coût total du projet hors taxes.

Hors maquette financière de l'ANRU, le Département s'est également engagé dans la relocalisation de l'Espace départemental des solidarités (EDS) situé place le Corbusier à Orly, celui-ci étant impacté par les travaux du tramway T9. L'EDS sera relocalisé dans le quartier à horizon 2024. La charge nette pour le Département est estimée à 3,42 M€.

S'agissant des emplacements réservés au titre de la voirie et au bénéfice du Département, nos deux collectivités ont échangé sur la pertinence du maintien de l'emplacement réservé au bénéfice du Département, route Charles Tillon, emplacement que le Département vous a demandé de supprimer par un courrier en date du 8 mars 2017.

En effet, nous partageons totalement votre ambition d'accompagner au mieux les mutations urbaines et l'évolution du réseau de transport du territoire mais il nous semble qu'il est nécessaire d'élargir les réflexions qui ne peuvent être menées que dans le cadre d'opérations urbaines et de transport lourds. Le financement de la maîtrise foncière sera alors étudié dans ce cadre. J'ai cependant pris bonne note que vous repreniez à votre bénéfice cet emplacement, indiqué dans votre document comme le N°13 avec une contenance de 13740 m² pour un élargissement de la voie à 28 mètres. Le périmètre de cet ER ne devra pour autant pas impacter les bâtis en particulier pour la cité jardin.

S'agissant du réseau structurant de transport en commun, en complément de la ligne C du RER et du T7, l'arrivée de la ligne 14 à Pont de Rungis, du tramway T9 et du TCSP SENIA ORLY contribuera à améliorer la mobilité des habitants d'Orly. A terme, le prolongement du T9 jusqu'à la plateforme aéroportuaire sera nécessaire pour donner un accès direct des habitants à l'aéroport.

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.

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 horizon 2030.

En matière de réseau de bus, IDFM mène des études dans le cadre de l'arrivée du Grand Paris Express. A 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 Belle Epine/Villeneuve-le-Roi, et en particulier sur la commune d'Orly. La carte du schéma cible de restructuration bus est intéressante à ce titre et fera encore l'objet de concertation avec les collectivités locales.

Les pôles multimodaux doivent être aménagés pour la lisibilité de l'offre de transports en 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.

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'itinéraires des bus, l'augmentation des fréquences, l'adaptation du matériel roulant etc...

S'agissant des modes actifs, 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 cargo...).

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.

Concernant le stationnement vélo dans les nouvelles constructions, 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 systèmes 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, comme dans l'exemple qui vous est donné en annexe du présent courrier.

Concernant les projets de voiries, dans le document OAP page 18, la ville indique que *« l'amélioration du maillage du Grand Ensemble passe notamment par la requalification des avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant – RD225, la création de nouvelles voies secondaires ou le prolongement de voies existantes, et la création de venelles et d'allées piétonnes nouvelles »*. Au regard de cet enjeu, je vous informe que le Département n'a pas prévu de requalifier la RD225 à court terme.

En revanche, et 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.

Plus particulièrement s'agissant du stationnement, 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 etc...).

Concernant le SENIA, l'articulation de la maille viaire départementale existante à une maille viaire locale sera déterminante.

La mutation du SENIA, qui prévoit un grand équipement ainsi que de nouveaux quartiers d'habitation, et son accessibilité doivent être intégrés dans un environnement plus global. En effet, le Pôle d'Orly, premier pôle économique du sud francilien, va connaître un bouleversement sans précédent dans les années à venir.

Le prolongement de la ligne 14 du réseau Grand Paris Express d'ici 2024 et l'ouverture des trois gares MIN-Porte de Thiais, Pont de Rungis et Aéroport d'Orly, amélioreront de façon considérable la visibilité et l'accessibilité du territoire. Dans ce même temps, les acteurs économiques du territoire prévoient d'importants investissements pour le développement des grandes plateformes économiques et logistiques aménagées dans les années 1960.

Pour accompagner ces mutations, le Département a lancé en 2016 une démarche partenariale, pour la requalification de la RD7 sud et pour l'amélioration de la maille viaire dans le secteur du pôle d'emploi d'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 RD7 sud.

Concernant l'assainissement, dans l'état initial de l'environnement, en p.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'établissement public territorial du 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.

Concernant le Pôle d'Orly dans son ensemble, je tiens à conclure ce courrier en vous réaffirmant tout mon attachement à ce que la nouvelle dynamique des Rencontres d'Orly se poursuive dans le temps, de façon concrète.

Initiées par les Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, en partenariat avec le Groupe ADP, elles ont rassemblé, en mars et en avril dernier, un cercle élargi d'acteurs publics et privés autour des trois thématiques de l'environnement, de la mobilité et de l'emploi qui sous-tendent l'ensemble des projets de développement du secteur.

Douze propositions ont été établies à l'issue de ces trois rencontres thématiques, sur lesquelles il convient de travailler à de premières avancées et le Département sera particulièrement vigilant à ce qui pourra être mis en œuvre à court terme, et notamment à ce que l'Etat pourrait proposer d'inscrire dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), annoncé le 18 avril dernier par le Premier ministre, à l'occasion de l'inauguration du bâtiment de jonction de l'aéroport d'Orly.

La première réunion de travail partenarial prévue au début du mois de septembre pourra d'ailleurs être l'occasion pour les collectivités de réaffirmer leurs fortes attentes sur le devenir de ce pôle emblématique du territoire métropolitain et des conditions d'acceptabilité de son développement.

Je vous remercie de toute l'attention que vous porterez à ces remarques ainsi qu'à celles contenues dans l'annexe technique jointe et vous prie de bien vouloir me transmettre les conclusions du commissaire enquêteur rendues à la suite de l'enquête publique ainsi que le PLU, sous format numérique, dès que celui-ci aura été approuvé par le Conseil de territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le Président du Conseil départemental

**Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
le Vice-Président**

Pierre GARZON



ANNEXES TECHNIQUES A L'AVIS DU DEPARTEMENT SUR LE PROJET DE PLU ARRETE DE LA VILLE D'ORLY

Concernant la voirie, les transports et déplacements

Pour votre information, le Département a actualisé son Plan de Déplacement du Val-de-Marne en début d'année.

Dans ce document stratégique, le Département affiche un objectif de part modale de 30% pour les transports en commun et 9% pour les vélos à l'horizon 2030. Ce document stratégique adopté à l'unanimité s'articule autour de 3 axes :

- Les Val-de-Marnais au cœur des préoccupations,
- Les routes départementales : un espace public à vivre,
- Se déplacer efficacement et différemment.

Le document présentant les stratégies en la matière est fourni en pièce jointe.

Proposition de normes plancher minimum pour créer des stationnements vélos dans les nouvelles constructions, au regard de leur destination :

Destination* de la construction	Norme Plancher (minimum)
Logement/Logement social*	1,5 m ² par logement avec une superficie minimale totale de 3 m ²
Hébergement pour étudiants, foyers divers hors résidences personnes âgées.	1,5% de la SdP* dédiée à l'hébergement
Bureaux	1,5m ² par tranche de 100 m ² de SdP
Artisanat	- Jusqu'à 500 m ² de SdP* : Il n'est pas fixé de norme.
Commerces de détail	- Au-delà de 500 m ² de SdP* : 1 place* par tranche complète de 200 m ² de SdP + 1 place pour visiteurs.
Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	
Hébergement hôtelier et touristique	5 m ² par tranche de 1000 m ² de SdP
Restauration	Il n'est pas fixé de norme
Entrepôt	5 m ² par tranche de 1000 m ² de SdP
Equipements d'intérêt collectif et services publics : Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés Etablissement de santé et d'action sociale Salles d'art et de spectacles Equipements sportifs Autres équipements recevant du public	Le nombre de places* à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).
Ecoles primaires	Avec un minima de 1 place* (1,5 m ²) par tranche de 200 m ² entamée
Etablissements d'enseignement secondaire et supérieur	1 place* (1,50 m ²) pour 12 élèves.
	1 place* (1,50 m ²) pour 5 élèves.

Concernant les équipements départementaux

La commune d'Orly compte sur son territoire de nombreux équipements départementaux. L'examen du projet de règlement d'urbanisme soulève plusieurs remarques et interrogations.

Sur certains points, le règlement d'urbanisme projeté autorise des dispositions différentes pour les Constructions et Installations nécessaires aux services publics ou d'Intérêt Collectif (CINASPIC). Le Département ne peut qu'en être satisfait.

A ce propos, 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 CINASPIC » par « l'ensemble des dispositions ci-dessus ne s'applique pas pour les CINASPIC », ce qui leverait toute ambiguïté sur l'étendue de l'exemption de Coefficient de Biotope par Surface.

Plusieurs dispositions réglementaires risquent en outre de poser des difficultés importantes pour la reconstruction éventuelle des équipements (notamment celle du Collège Dorval), mais également pour leur entretien courant.

- L'obligation de traiter en espace vert au moins 30 % de la surface des marges de retrait 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 voiries internes dans ces marges de retraits, etc.).
Le pourcentage exigé demande à être allégé pour les CINASPIC.

- 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 CINASPIC au vu des contraintes et impératifs inhérents au fonctionnement des équipements départementaux, notamment les collèges.
Pour autant, le Département s'efforcera au maximum de végétaliser les espaces extérieurs de ses équipements, comme il l'a fait sur ses dernières réalisations.

- La limitation à un seul accès pour véhicules (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 CINASPIC.

Concernant les parcs et espaces verts

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.

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 ».

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. »

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 emprise publiques » appelle le commentaire suivant. Il est indiqué que les implantations se feront soit à l'alignement actuel soit en retrait, et que le 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 ».

Concernant l'archéologie préventive

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. Ces procédures sont définies aujourd'hui par le livre V du Code du Patrimoine (partie réglementaire).

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'Ile-de-France afin qu'il examine si les projets d'aménagement sont susceptibles de donner lieu à des prescriptions de diagnostic archéologique.

Les opérations du centre-ville (OAP « Le Vieil Orly ») avec création de places de stationnement en sous-sol devraient tout particulièrement être concernées.

Service Régional de l'Archéologie d'Ile-de-France
Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France

Service régional de l'archéologie
47, rue Le Peletier
75009 PARIS
01 56 06 50 00

Pour rappel, les dernières opérations réalisées sur la commune ont mis au jour de nouveaux sites, dont un établissement rural gallo-romain au lieu-dit « Le Clos Pantin » (route Charles Tillon). Par ailleurs, l'étude de deux maisons villageoises, rue L. Bonin, réalisée avant leur démolition en 2010, avait permis d'obtenir des informations inédites (cf. carte archéologique d'Orly en pièce jointe).

Pour information, deux nouvelles opérations archéologiques seront réalisées par le service Archéologie dans les secteurs du SENIA (opération « Parc en Scène ») et sur la ZAC du Chemin des Carrières.

Concernant l'assainissement

Les OAP, PADD et plan de zonage n'appellent pas de remarque particulière.

Le rapport de présentation :

Aux pages 108 (§2.3), 128 (§2.2), 166 (§2.2) et dans le tableau page 247, le SDAGE est abordé sans faire mention de l'annulation par le Tribunal Administratif de Paris de l'arrêté du 1er décembre 2015 remettant expressément en vigueur l'arrêté du 20 novembre 2009 approuvant le SDAGE 2010-2015. Nous souhaiterions que la formulation utilisée page 12 au paragraphe 7 soit donc reprise sur l'ensemble du document reprenant cette thématique.

En p.167 : 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 (en PJ). Le Règlement de service de l'assainissement de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre est également en cours de validation.

Dans le § relatif à l'assainissement (p.170-171) :

- Remplacer assainissement « communaux » par « territoriaux » ; étant donné que depuis le 1^{er} janvier 2016, par application de la loi NOTRE, l'établissement public du Grand Orly Seine Bièvre (GOSB) assure la compétence assainissement.
- Il serait 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 (Art. Ux 8-2-2 du règlement). [...].

Dans le § sur les grands principes d'élaboration du règlement, dans l'article 8 (p.224), nous vous proposons 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 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. 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'AESN). Dans ce cas, il est recommandé de privilégier une infiltration des eaux de manière diffuse (en plusieurs points ; ex : infiltration naturelle de la pluie sur un espace vert), à une infiltration « concentrée » en un point de rejet (ex : puit d'infiltration). Dans ce 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 l/s/ha au maximum sur les réseaux départementaux, sur le secteur sud-ouest s'écoulant vers l'Essonne,
- 4 l/s/ha 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'événement 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. »

L'évaluation environnementale :

Même remarque que précédemment, dans le § sur la gestion de l'eau et des déchets (p.4), ajouter un paragraphe sur la gestion des eaux pluviales.

Dans l'état initial de l'environnement, en p.48, ajouter un paragraphe sur la gestion des eaux pluviales qui n'est pas abordé.

Le règlement :

Les **articles Ux-8** abordent la gestion des eaux pluviales et sont conformes au zonage pluvial départemental.

Les **sous-articles Ux-8-2-1-2** aborde les conditions de raccordement au réseau public en cas de contraintes techniques empêchant ce dernier, cf. remarque reprise dans le courrier.

Dans le **sous-article Ux-8-2-2**, concernant la gestion des eaux pluviales, le présent document 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 autorisées pour les rejets des eaux pluviales, sur les réseaux pluviaux ou unitaire départementaux, à savoir :

- 10 l/s/ha au maximum sur le secteur sud-ouest s'écoulant vers l'Essonne,
- 4 l/s/ha au maximum sur le reste de la commune

Cette valeur de débit ne devra pas être dépassée quel que soit l'événement pluvieux à l'origine de ces eaux pluviales.

Les annexes :

Annexe 16 : le « règlement sanitaire départemental » a été produit par les services en charge de la santé publique, pas par des 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.

Annexe 19 : Mettre à jour le RSDA (cf. remarque ci-dessus).

Mettre en annexe, le zonage pluvial départemental.

Habitat

Information sur le 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.