

**PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Ville d'Orly 



RAPPORT DE PRÉSENTATION

<i>Prescrit le 11/04/2013</i>	<i>Mis à jour le 19/08/2022</i>
<i>Arrêté le 28/05/2019</i>	<i>Mis à jour le 18/01/2023</i>
<i>Approuvé le 25/02/2020</i>	<i>Mis à jour le 04/07/2023</i>
	<i>Mis à jour le 01/12/2023</i>
	<i>Modifié le 12/03/2024p</i>

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	255
7. Indicateurs de suivi	270

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 (rocales 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 aéroports,
 - 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 logistiques 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.

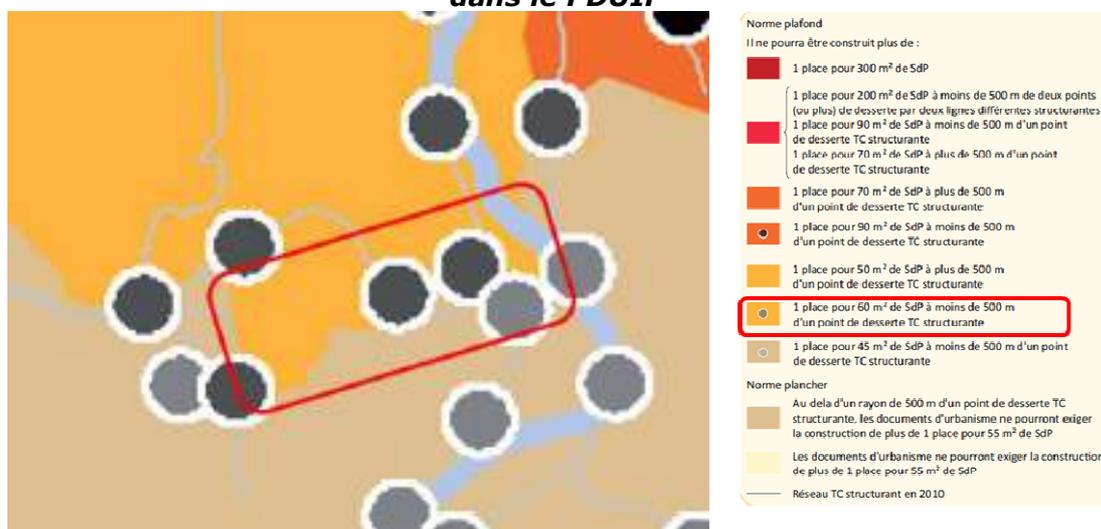
Pour cela, le document identifie sur Orly différents projets en matière de mobilités :

- 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

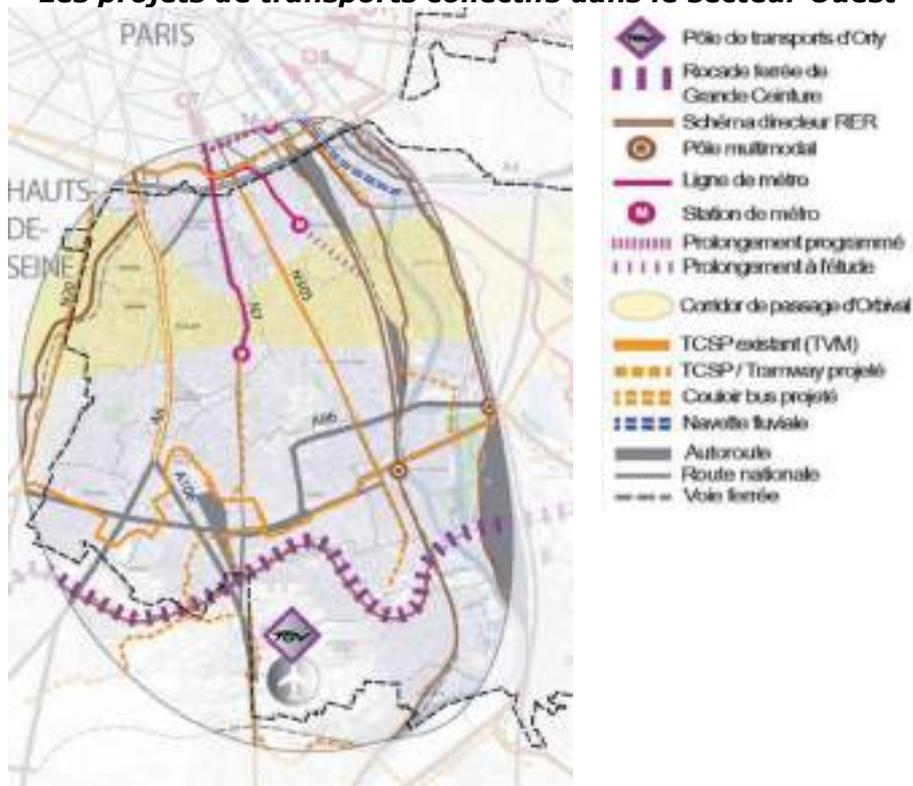
5/ Le Plan de Déplacements du Val-de-Marne

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



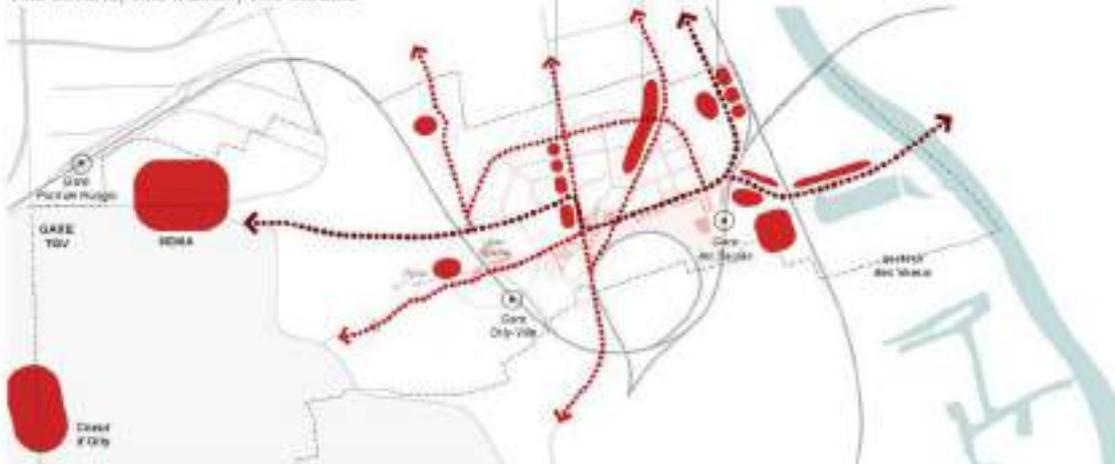
Temps 2

Projets de renouvellement urbain



Temps 3

Ville couverte, 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.



Occupation du sol simplifiée en 2017



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

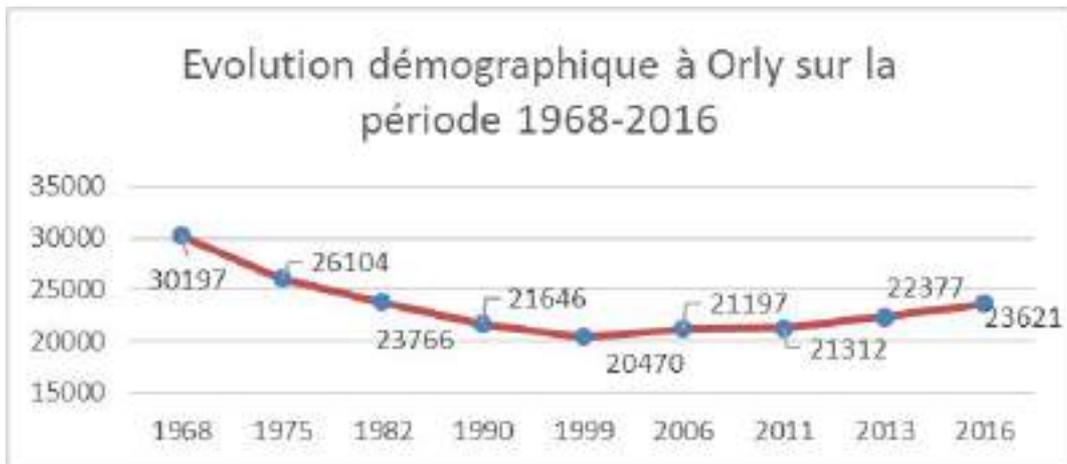
- Actualiser les données sur la base des chiffres INSEE de 2013.
- Dégager les tendances sur la période 2006-2013.
- Réinterroger les enjeux définis dans le diagnostic du PLU 2007.
- Définir des objectifs en termes de croissance de la population, en cohérence avec les documents supra-communaux.

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).

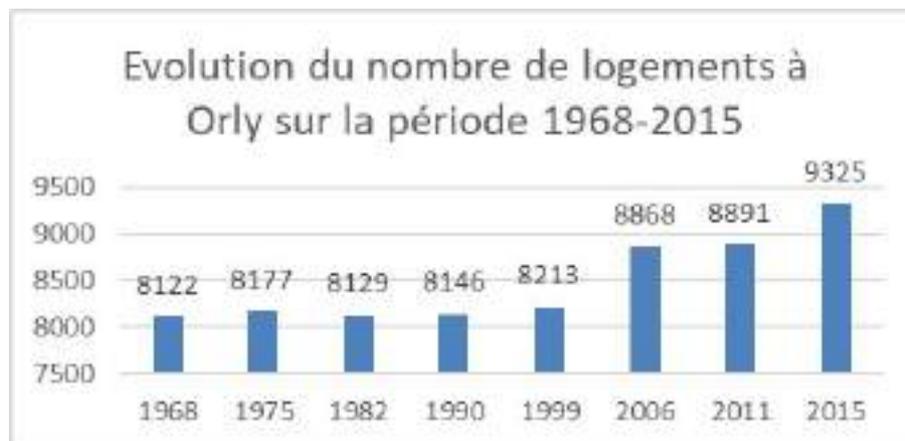


Source : INSEE

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.



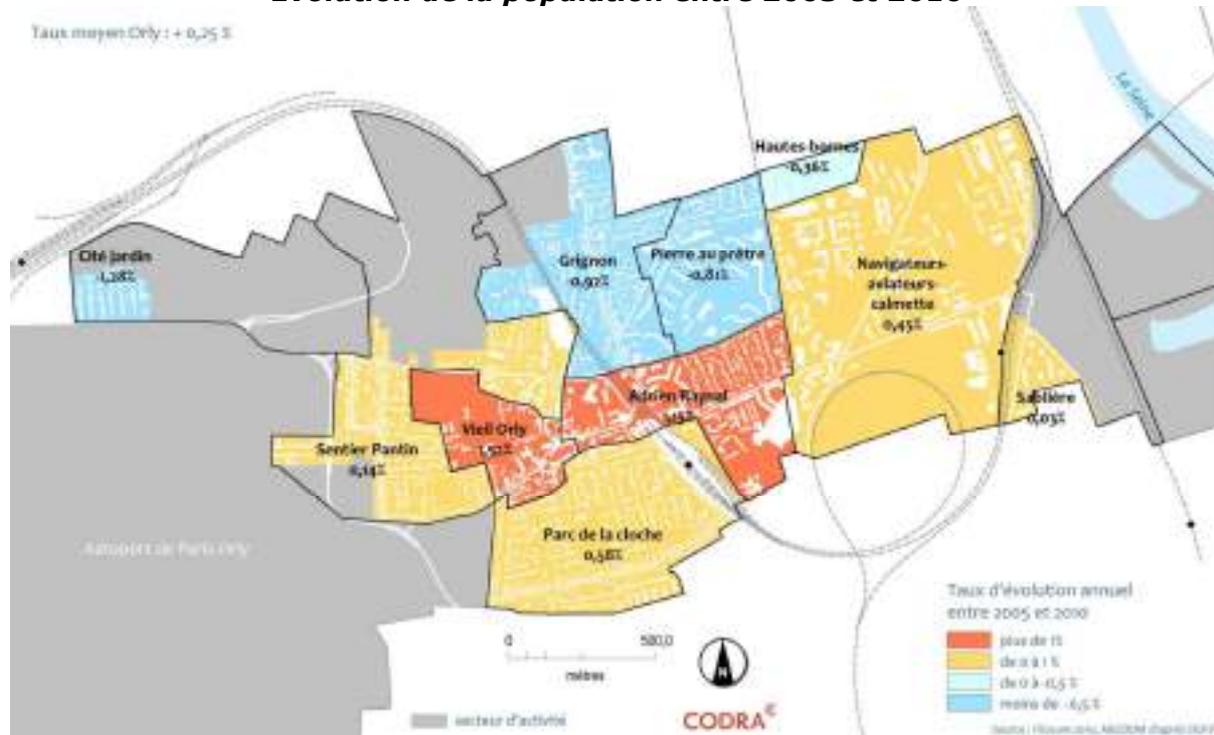
Source : INSEE

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



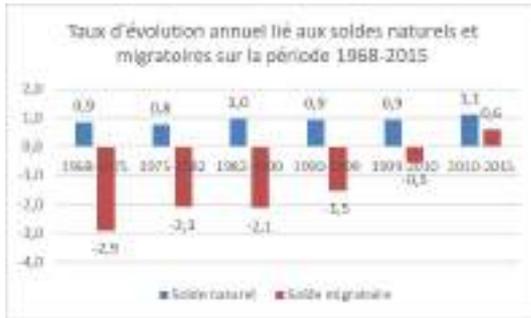
3/ ... uniquement portée par un solde naturel positif jusqu'en 2008

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

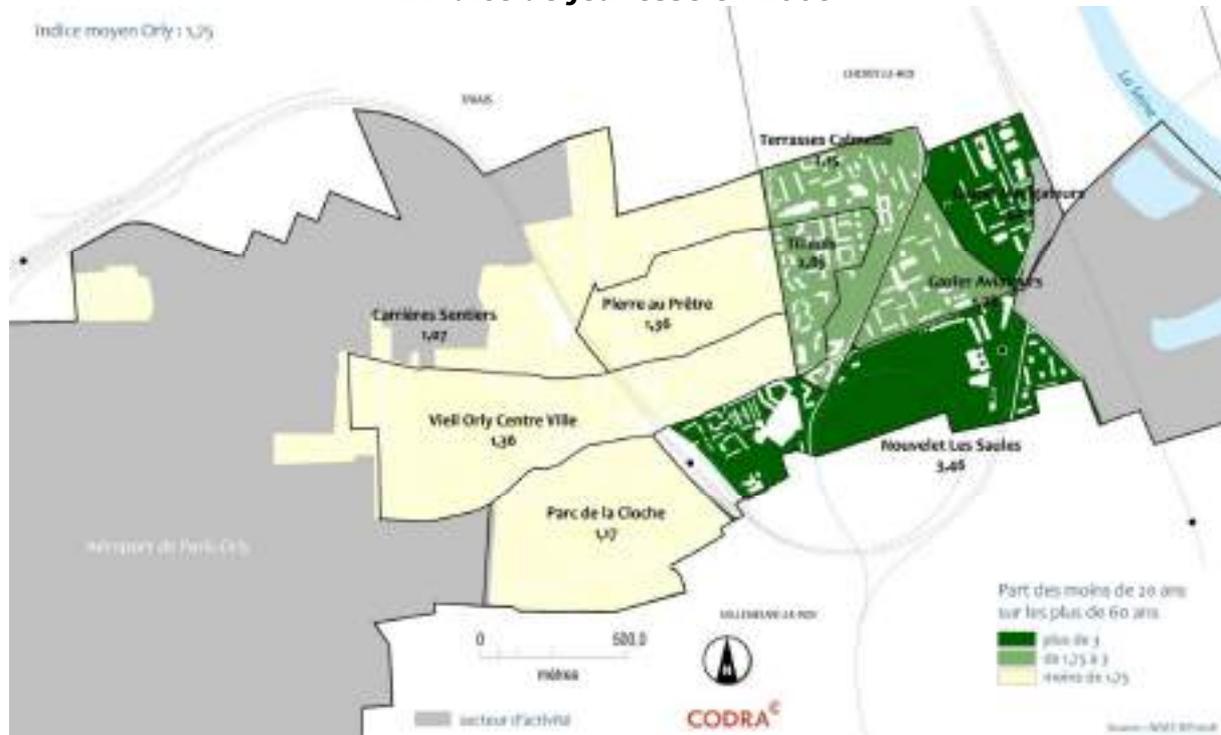
Enjeux de la révision du PLU

- 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



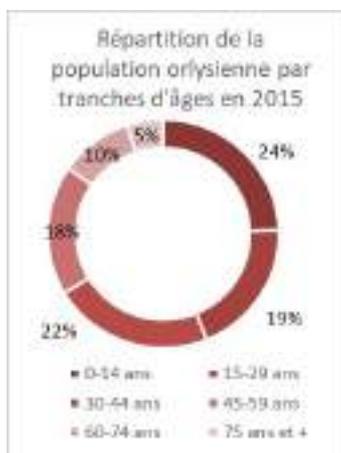
Sources : Filocom, MEEDDM d'après DGFIP

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

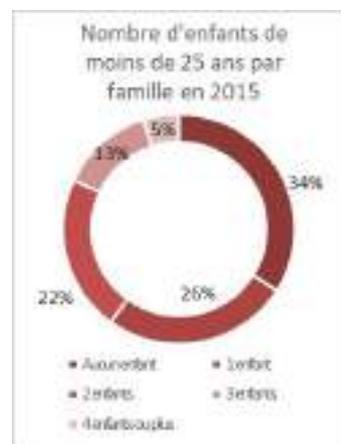
augmentation entre 2010 et 2015. Ces caractéristiques permettent, en partie, d'expliquer le solde naturel élevé observé depuis 50 ans.

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.



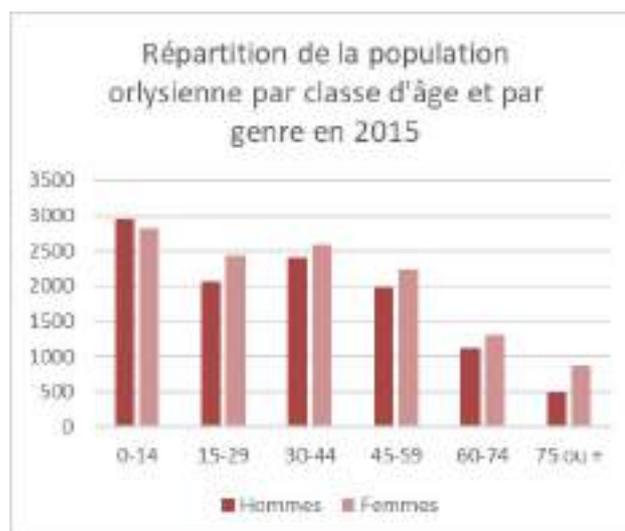
Source : INSEE



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

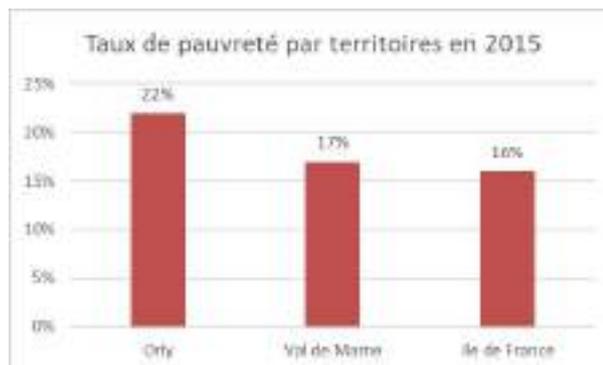


Source : INSEE

	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

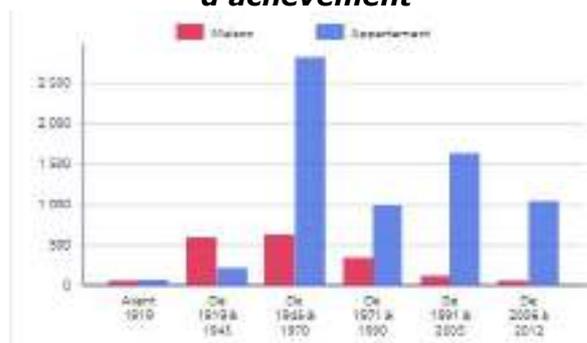
Au regard du département (18 %) et de la région (17 %), Orly dispose d'une part importante de logements récents : 25,7 % de logements construits entre 1991 et 2013, signe de la politique active de la commune en matière de renouvellement urbain.

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%
THAIS	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

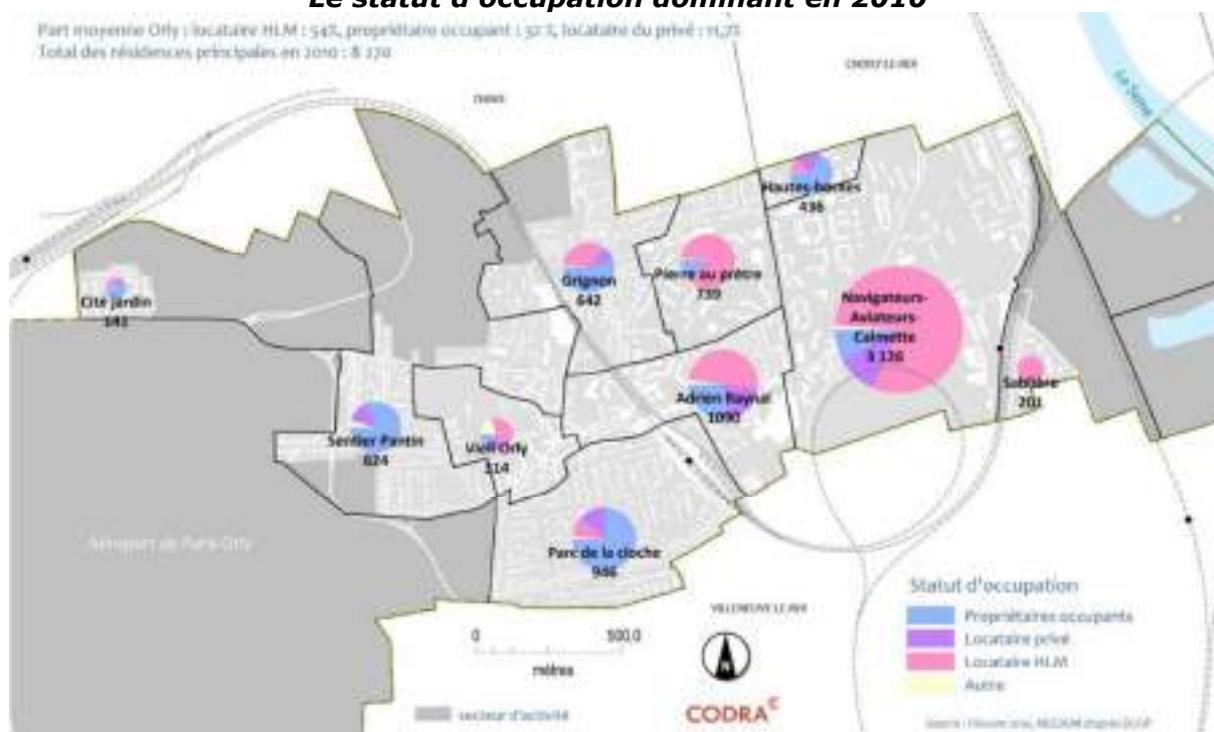
Pour les appartements anciens, entre 2007 et 2011, l'évolution du prix au m² à Orly est moins importante que celle du département et des communes du secteur de comparaison. C'est l'une des villes les moins chères.

Prix au m² des appartements anciens

	2007	2008	2009	2010	2011	Evolution 2007-2011
ORLY	2413	2500	2433	2620	2482	3%
CHOISY-LE-ROI	2097	2961	2769	2968	3077	8%
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	2521	2034	2402	2630	22%
Val-de-Marne	3 331	3 444	3 188	3 419	3 896	11%

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

Le statut d'occupation dominant en 2010



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.

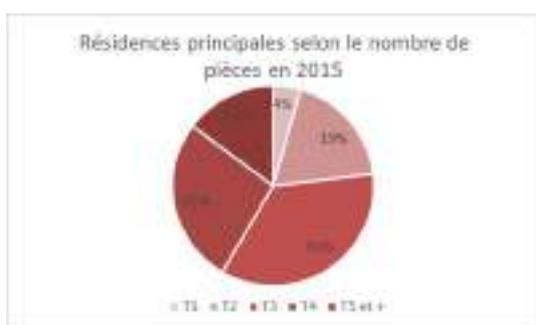
2.6 Une surreprésentation des T3 et peu de petits logements dans les typologies de logement

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 %).

Les grands logements



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



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).

Source : Géoportail

⇒ 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

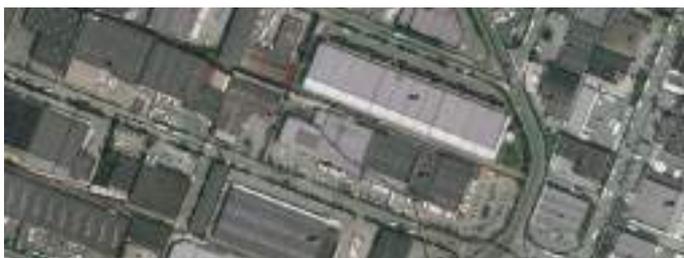
2.4 Les secteurs d'activités

⇒ 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 leurs 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 orlysiens :

- 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.

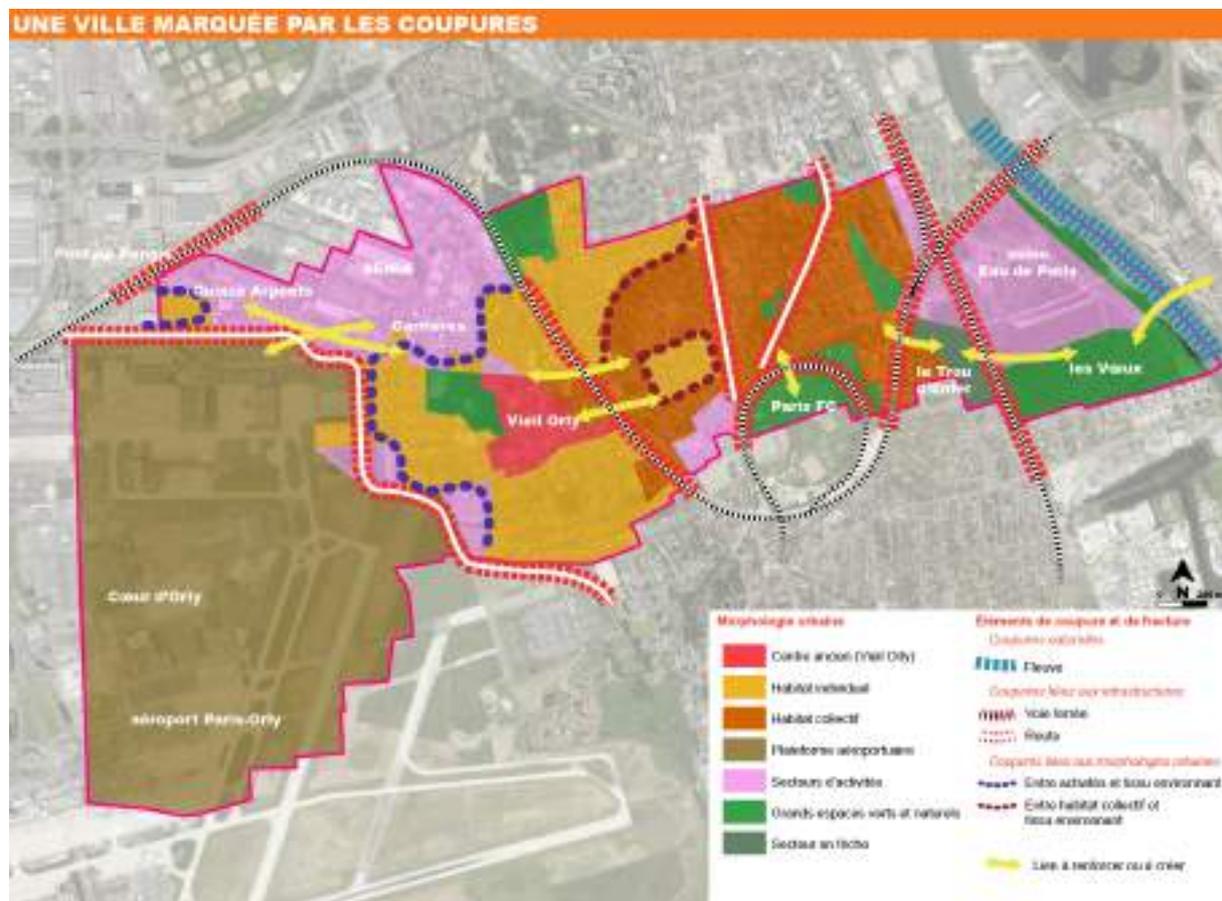
L'usine des eaux constitue aujourd'hui une enclave dans le territoire communal, séparée du reste de la ville par des voies ferrées au Nord et au Sud, et située en frange des espaces urbanisés. Cependant, la réalisation d'un vaste parc écologique aux Vœux permettra d'ouvrir le site sur son environnement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

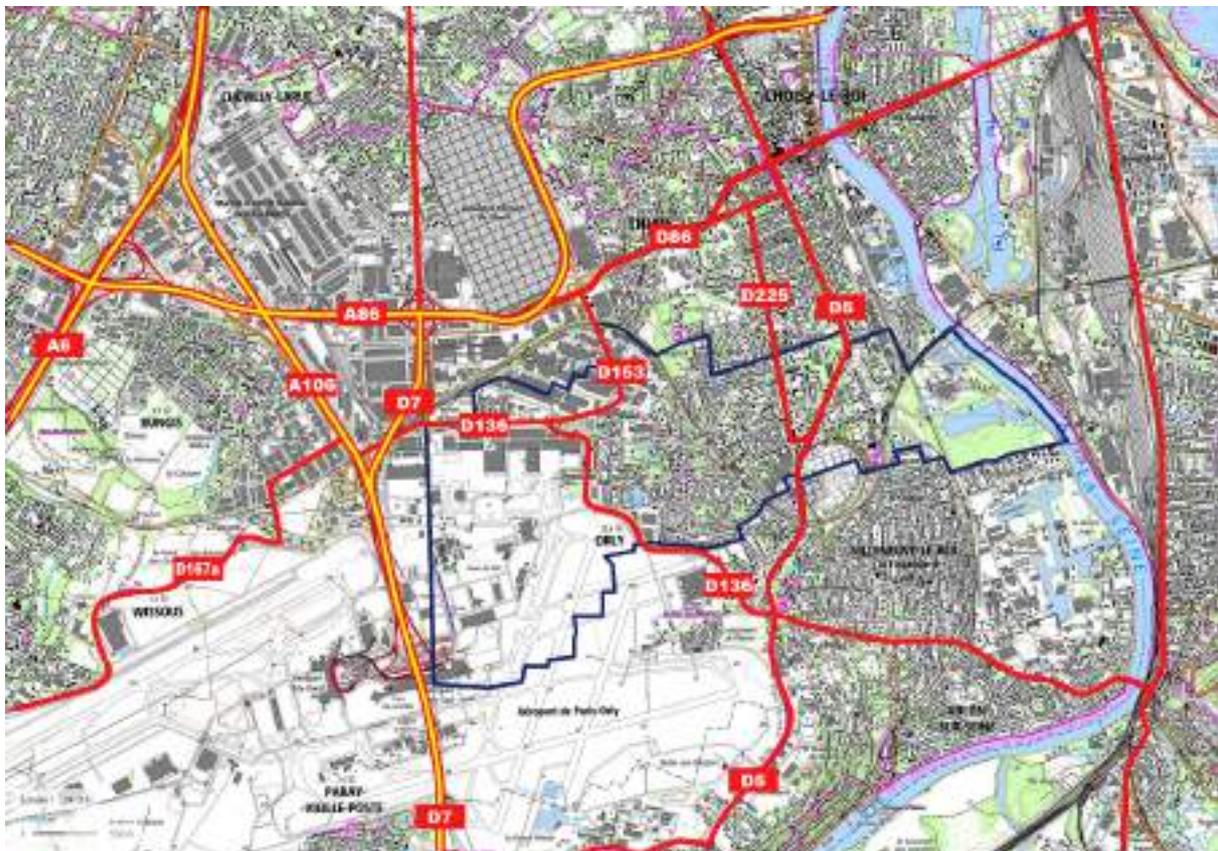
- Actualiser le diagnostic en fonction des nouvelles réalisations de transports et faire état des projets sur le territoire.
- Dans le respect de la loi ALUR, définir les capacités de stationnement des parcs publics de la commune (pour les véhicules motorisés comme les vélos).
- Réinterroger les enjeux 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.

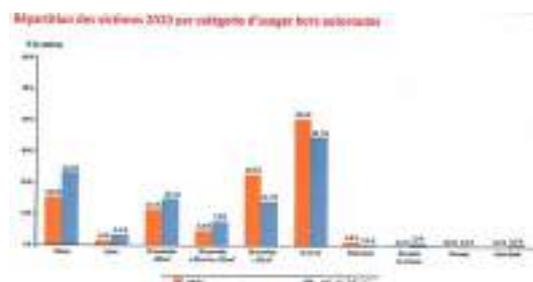
2.2 L'accidentalité routière

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).

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	+10 %

Source : État

Nom de la voie	Accidents	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 DINME	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
CHÉ des CARRIERES	1	0	1	0
R NUNGESSER	1	0	1	0



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.

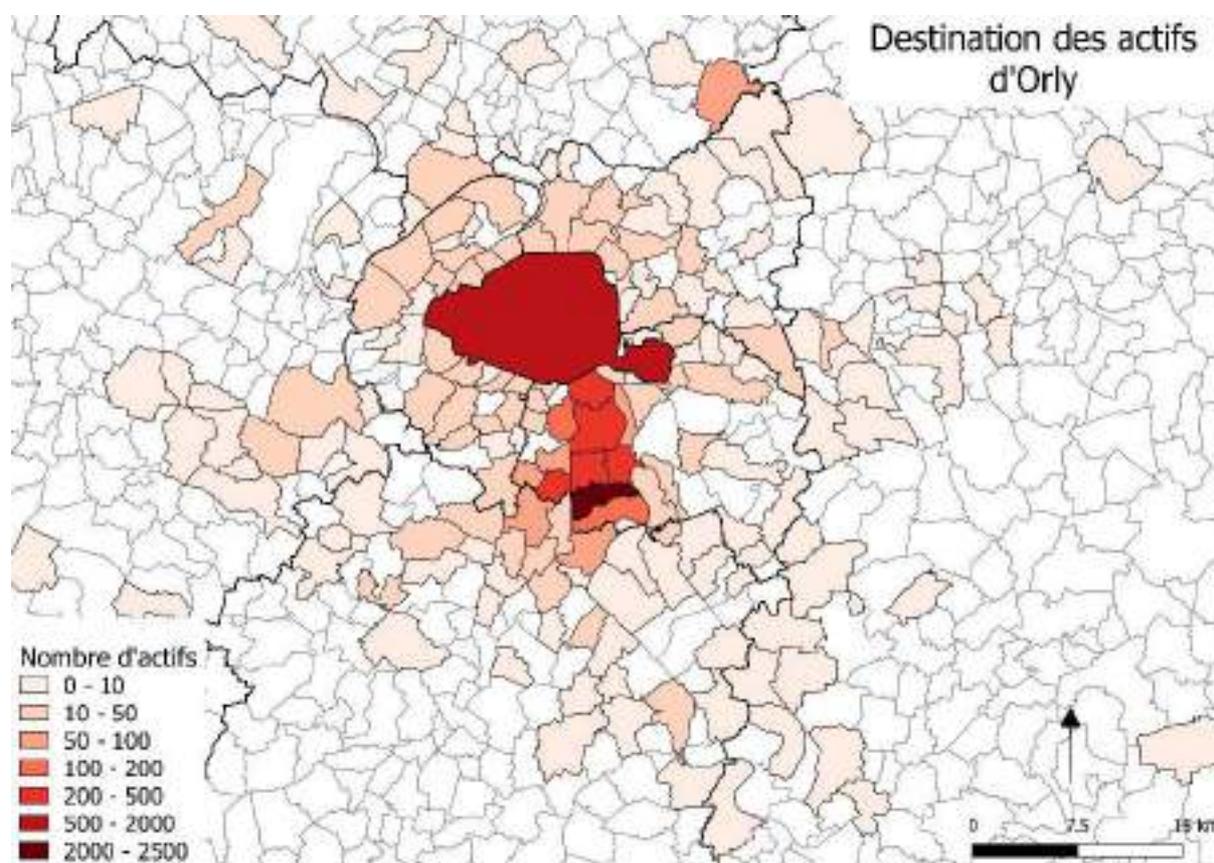


3/ La mobilité des Orlysiens à Orly

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.



Source : INSEE

	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

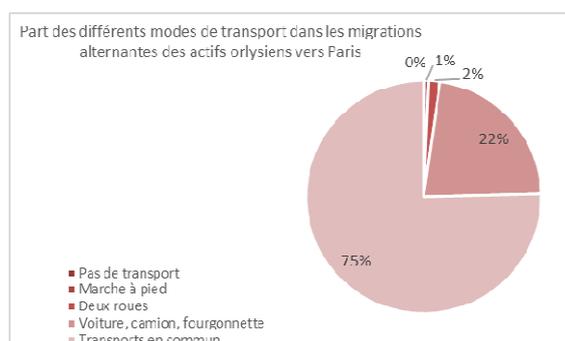
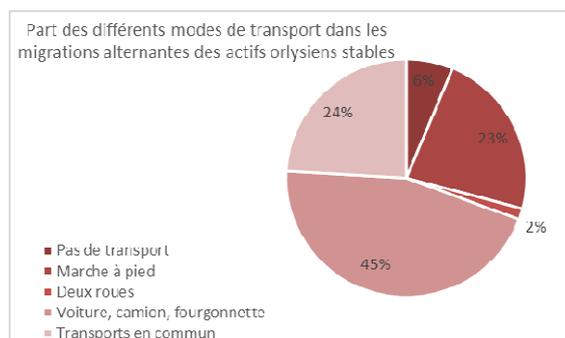
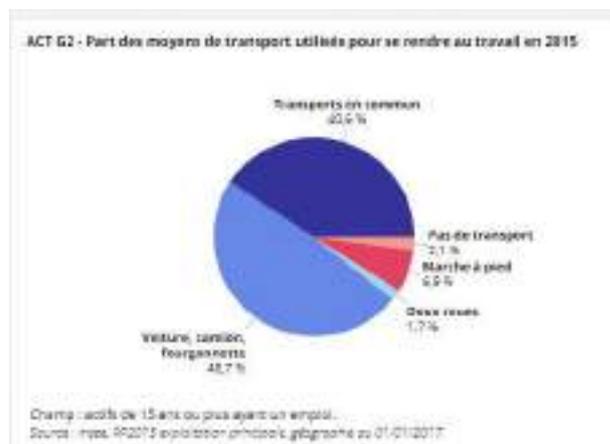
Source : INSEE

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.

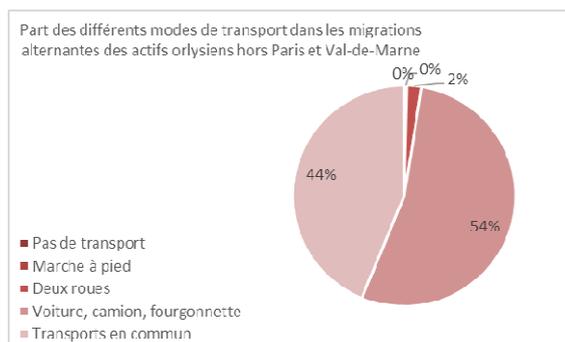
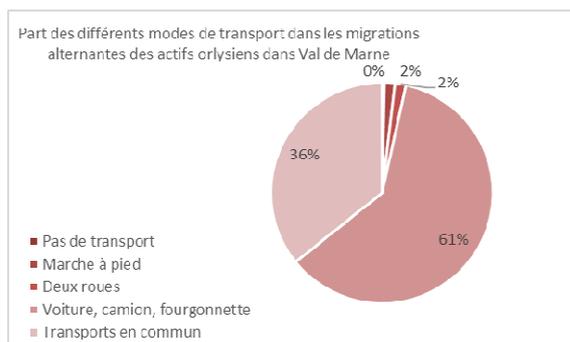
En 2015, un peu moins de la moitié des actifs orlysiens utilisent une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail (48,7 %), et 40,6 % utilisent les transports en commun. Ainsi, presque un actif sur neuf utilise soit les transports en commun soit la voiture pour leurs déplacements 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

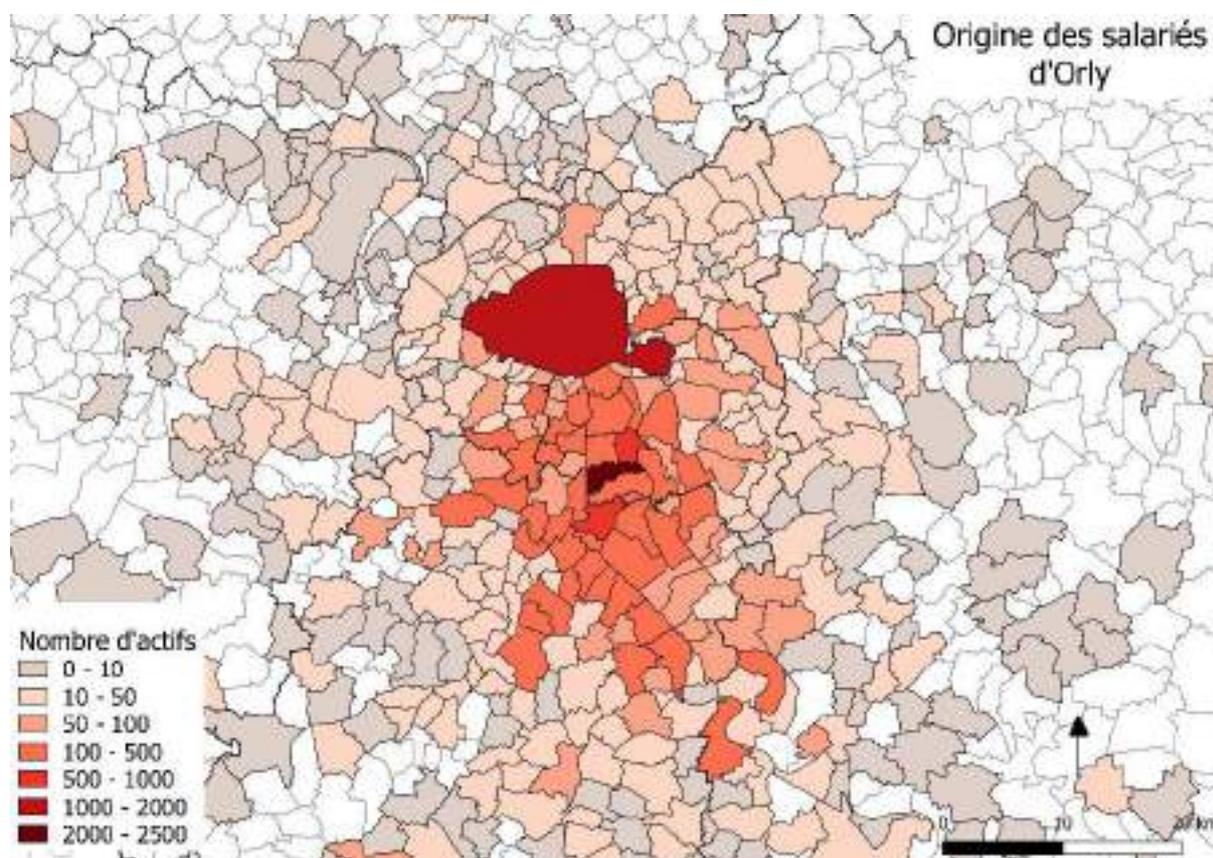


Source : INSEE

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.

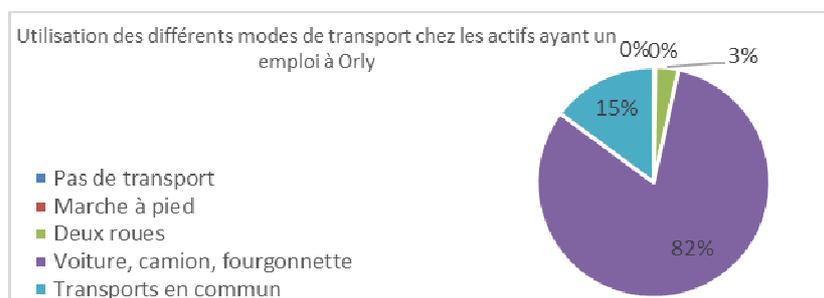
b) Les déplacements domicile-travail - les entrées : un pôle d'emplois majeurs, une attractivité forte auprès des actifs de l'Essonne

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

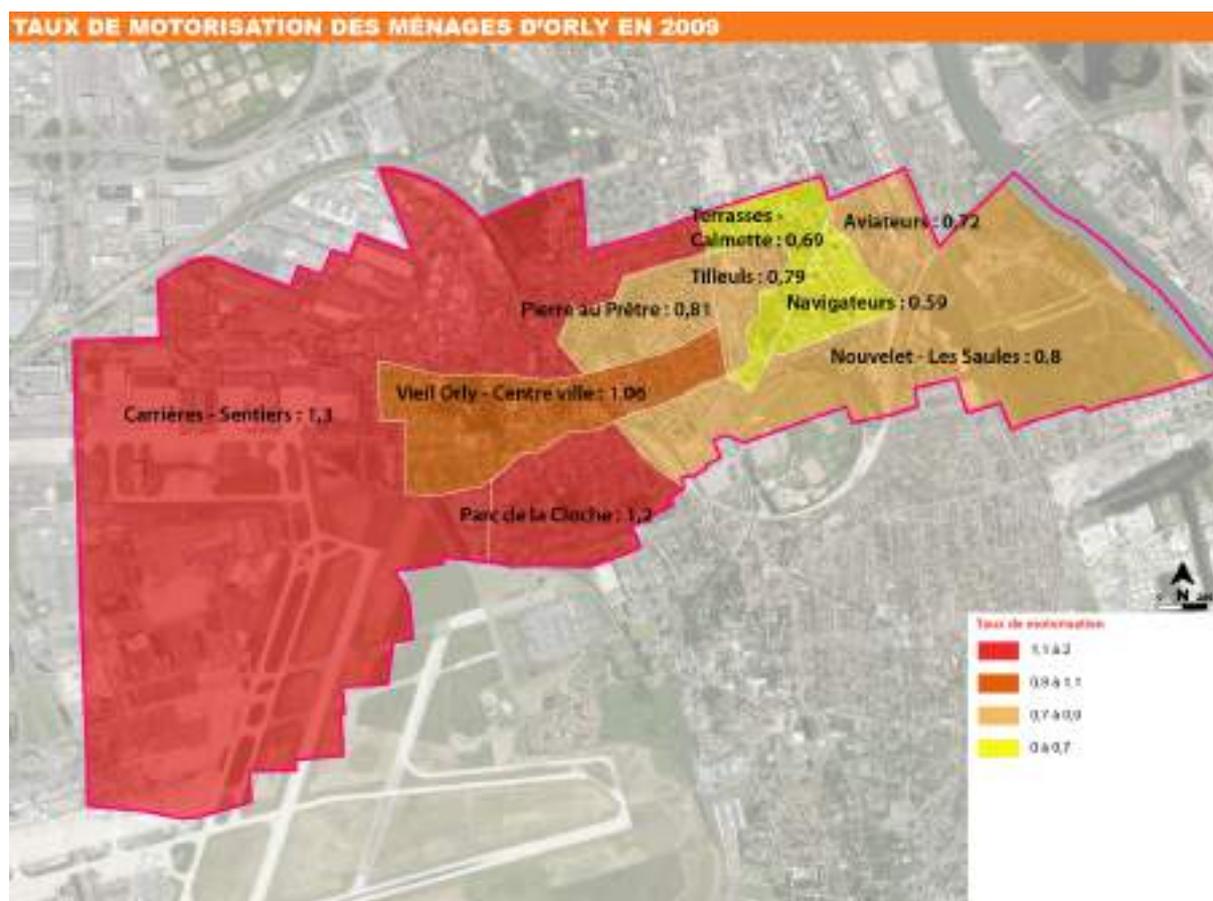
Source : INSEE

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 :

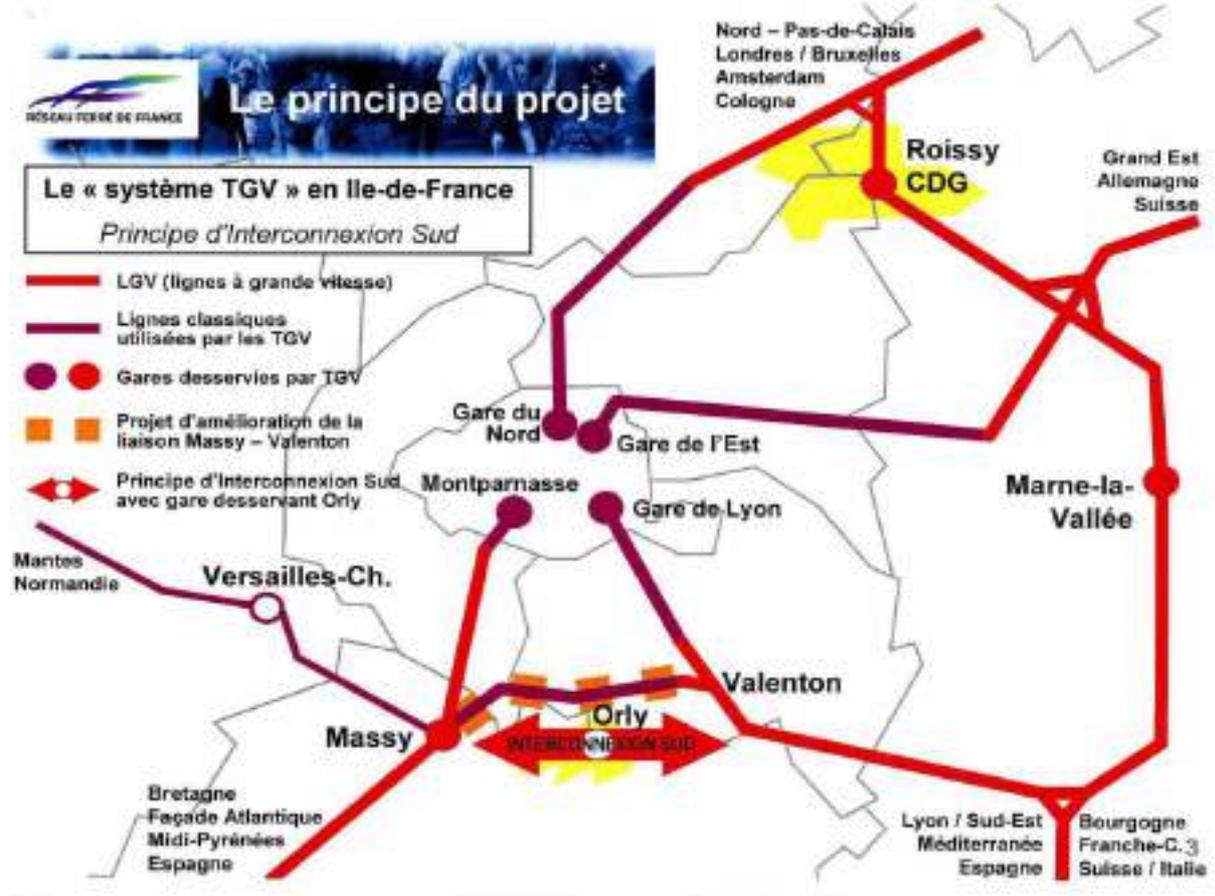
- développer et améliorer les dessertes inter-secteurs afin de contribuer à leur attractivité et à la décongestion des gares parisiennes,
- développer l'intermodalité air-fer en améliorant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et Roissy depuis la province,
- contribuer à l'aménagement de la région Île-de-France 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

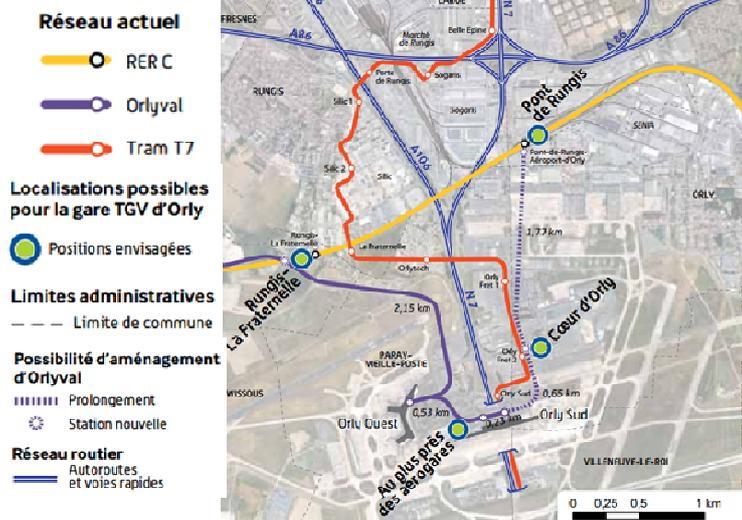
Suite aux premières études menées par RFF, deux localisations ont été envisagées : au plus près des aérogares et au Pont de Rungis. C'est ce dernier emplacement qui a été retenu, étant moins coûteux à réaliser. La création de la gare TGV à Orly fait partie intégrante du projet d'Interconnexion Sud et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

Principes du projet d'Interconnexion Sud



Source : Association Interconnexion Sud TGV

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

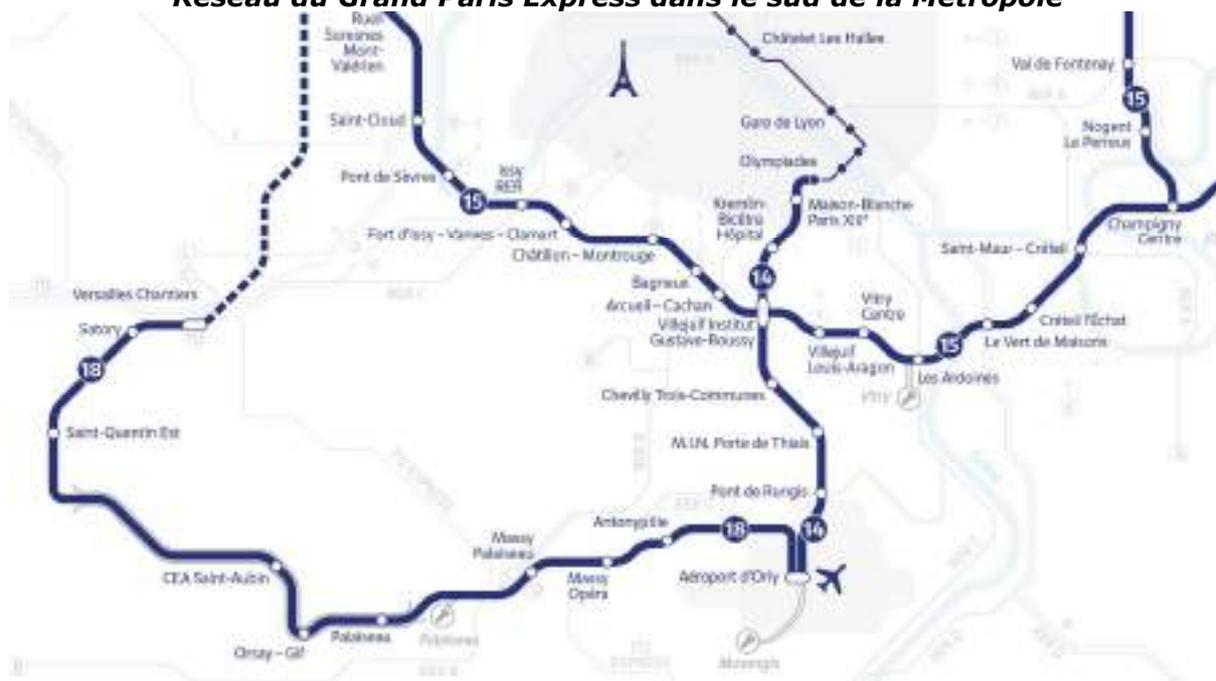


Esquisses : Valode & Pistre, ADP et Bernard Baret

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.

Réseau du Grand Paris Express dans le sud de la Métropole



Source : Société du Grand Paris

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.

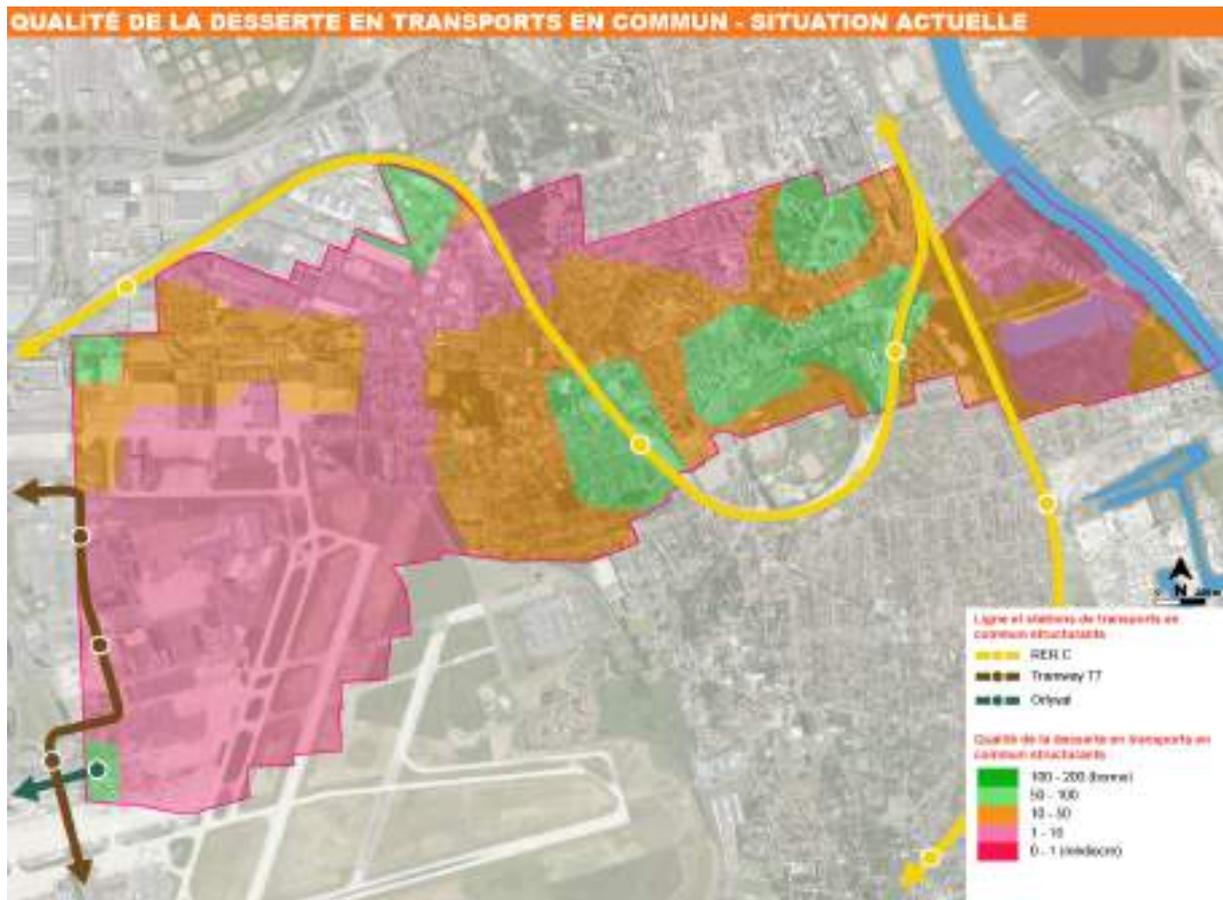
Le projet TCSP SÉNIA-Orly vise à :

- 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.

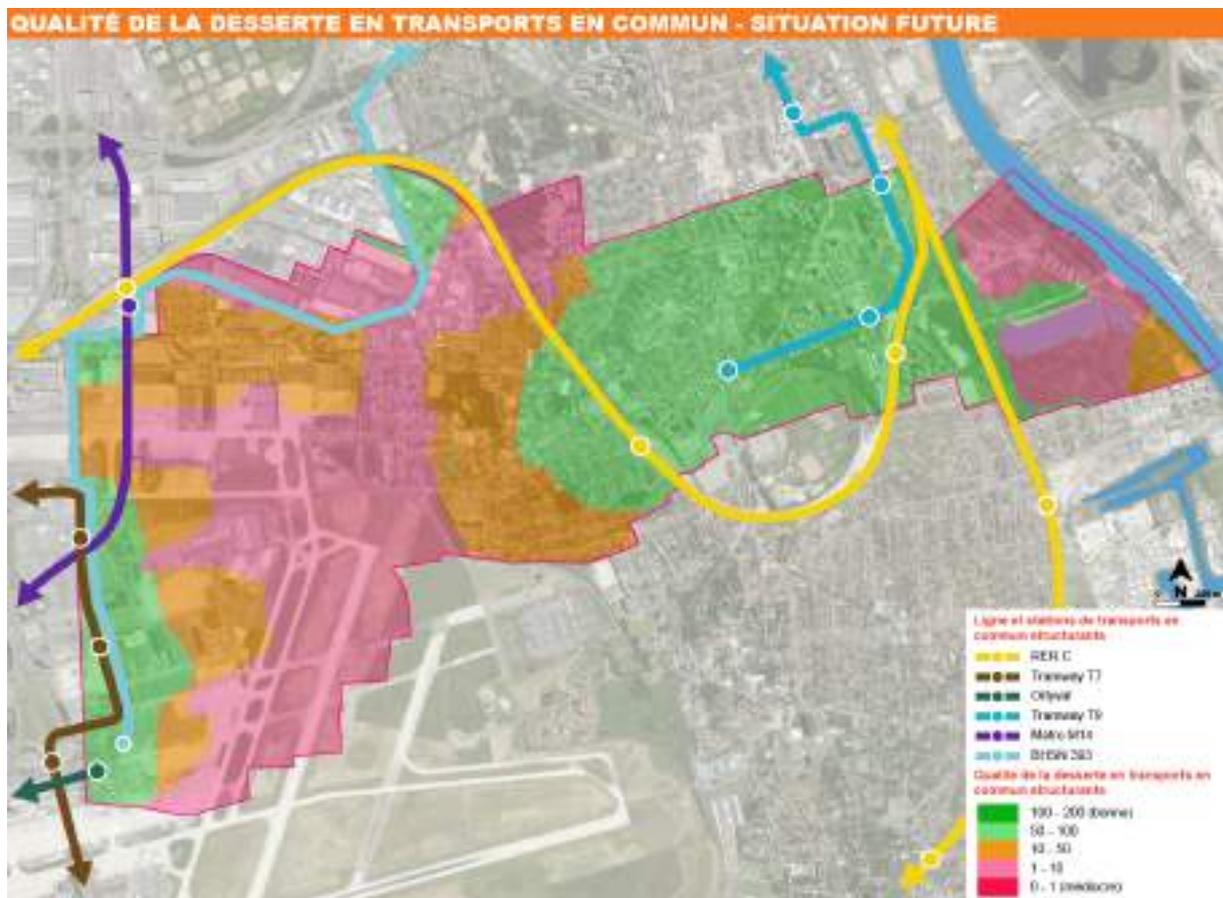


5.5 La qualité de desserte future

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.



Source : Porte à Connaissance de l'État



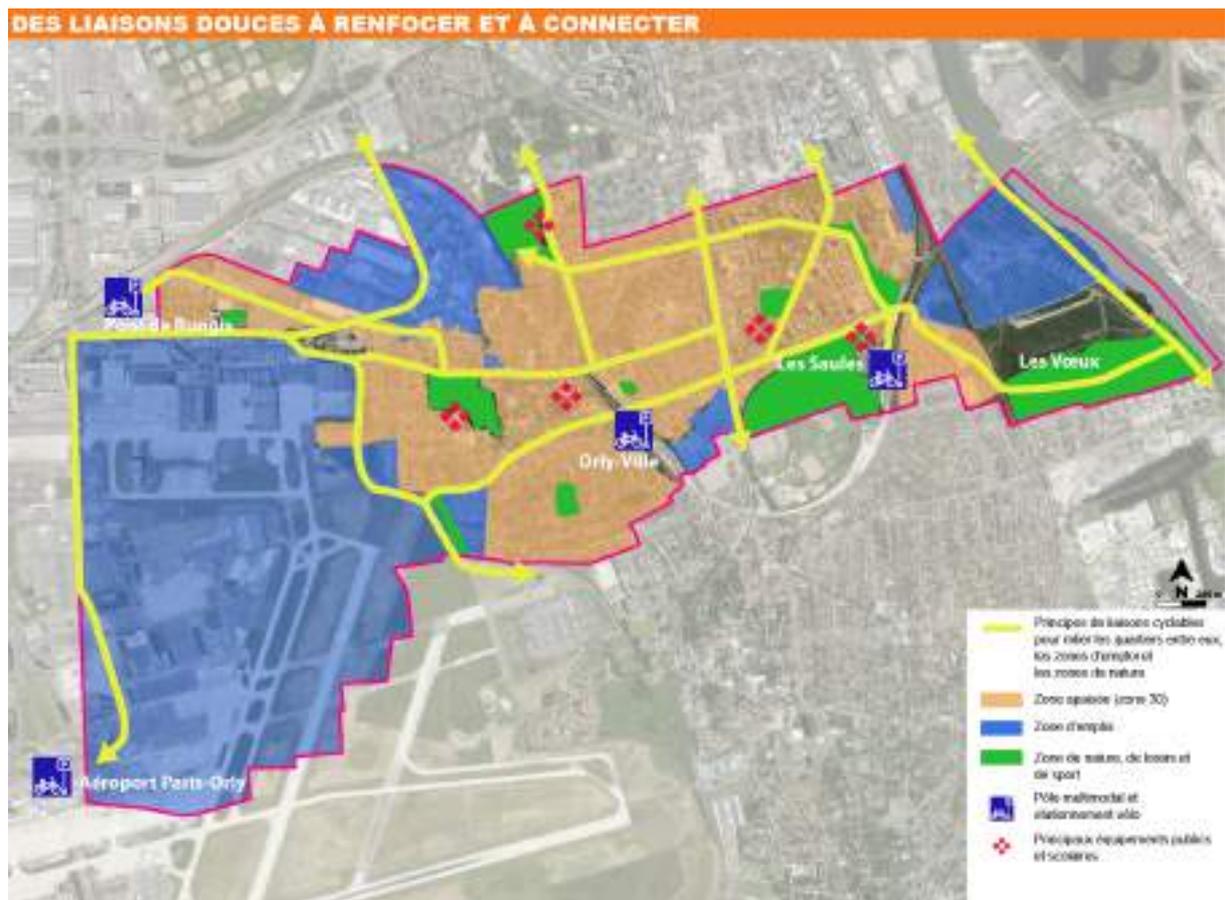
5.6 Des liaisons douces à renforcer et à connecter

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**



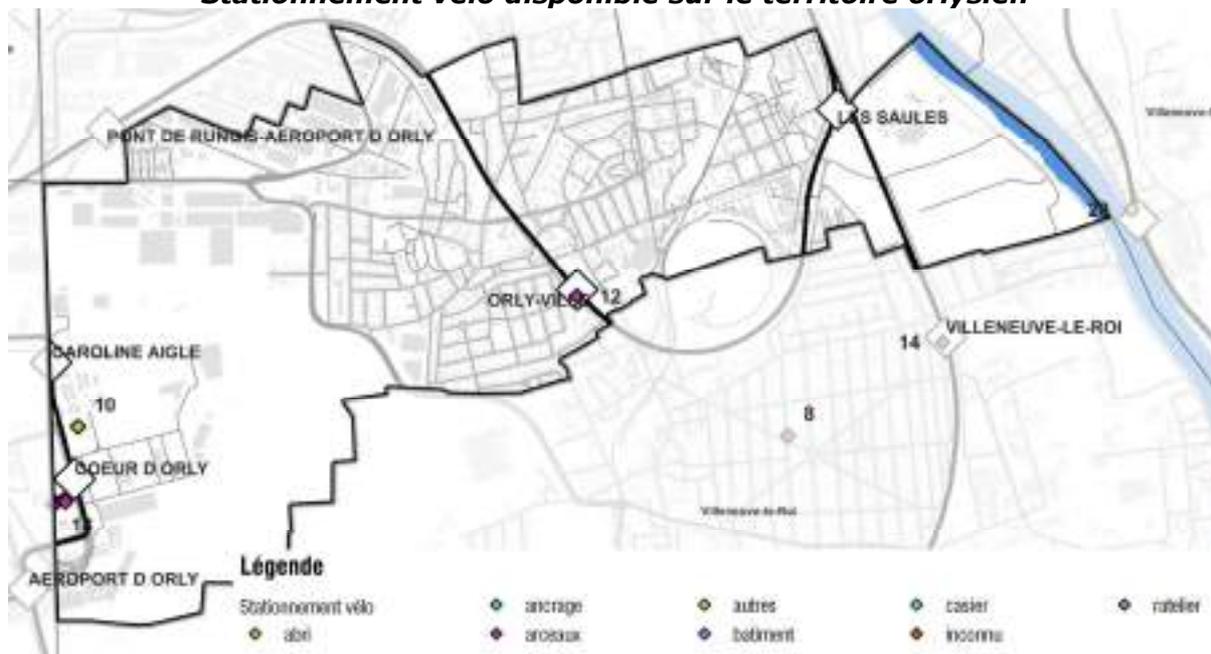
Photo : Citadia Conseil

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.

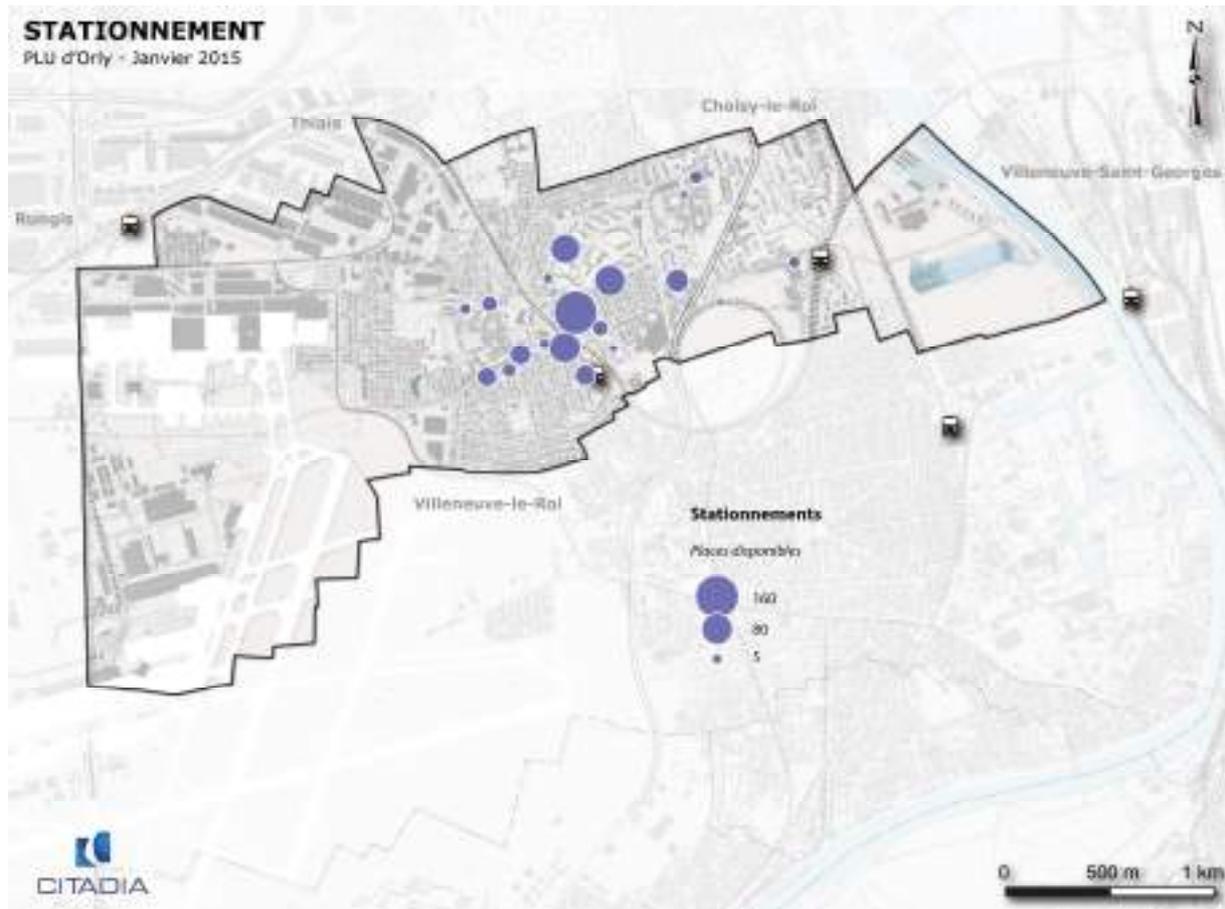
Concernant le stationnement des vélos, seule la gare d'Orly-Ville dispose d'une offre de stationnement vélo (12 emplacements), la gare des Saules n'étant pas équipée. Il n'existe par ailleurs aucun abri collectif public fermé sur le territoire communal. L'offre de stationnement vélo publique est actuellement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

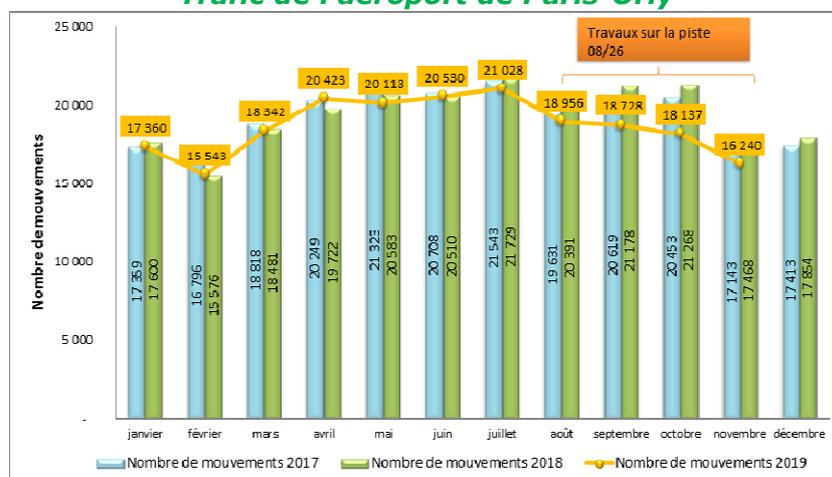
Équipement structurant d'échelles nationale et internationale, il est le deuxième aéroport français avec 27 000 emplois directs sur 1 540 hectares, répartis sur les communes de Villeneuve-le-Roi, Paray-Vieille-Poste, Wissous, Athis-Mons, Chilly-Mazarin, Morangis et Orly. La zone aéroportuaire occupe 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, événements 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

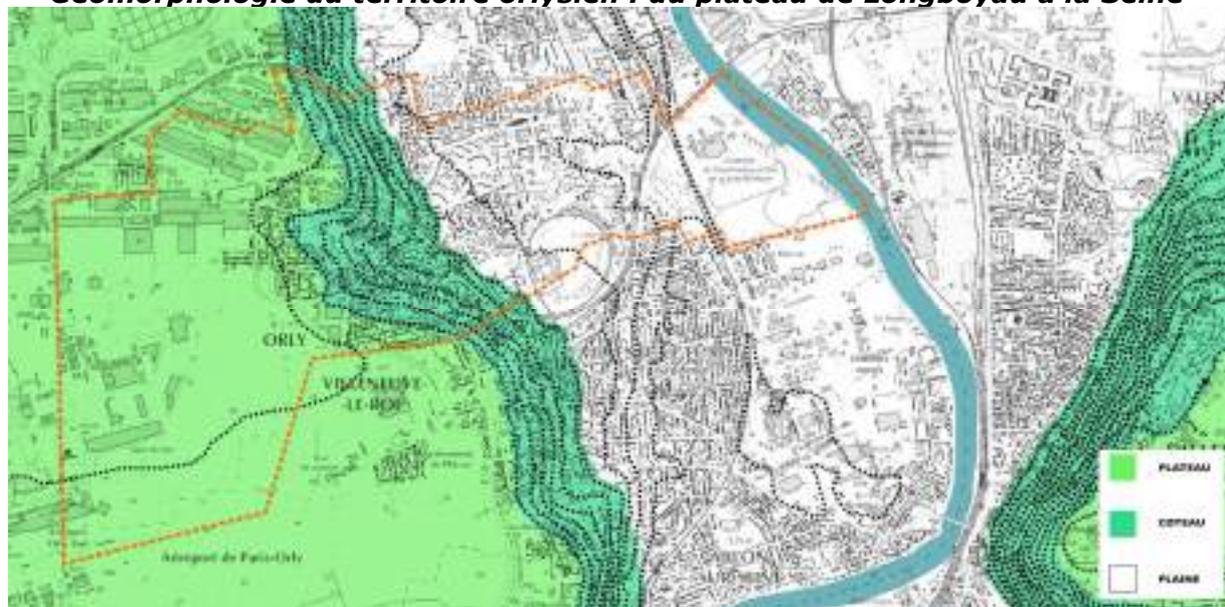
Orly s'étire perpendiculairement à la rive gauche de la Seine et se caractérise par trois entités paysagères structurantes, basées sur la topographie du territoire.

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 orlyisien : 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.

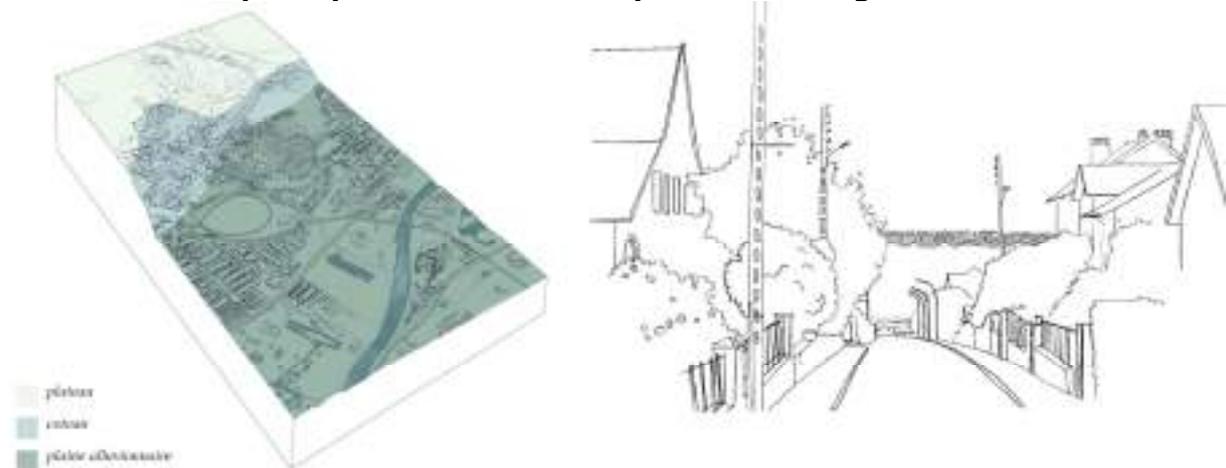
D'autre part, la ville dispose d'une armature végétale dense et structurante, au travers d'espaces verts publics, d'alignements d'arbres, ou encore de jardins privés, qui apportent une forte valeur paysagère, mais également offrent des repères et enrichissent les ambiances.

1.3 Des vues et des perspectives du territoire liées 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

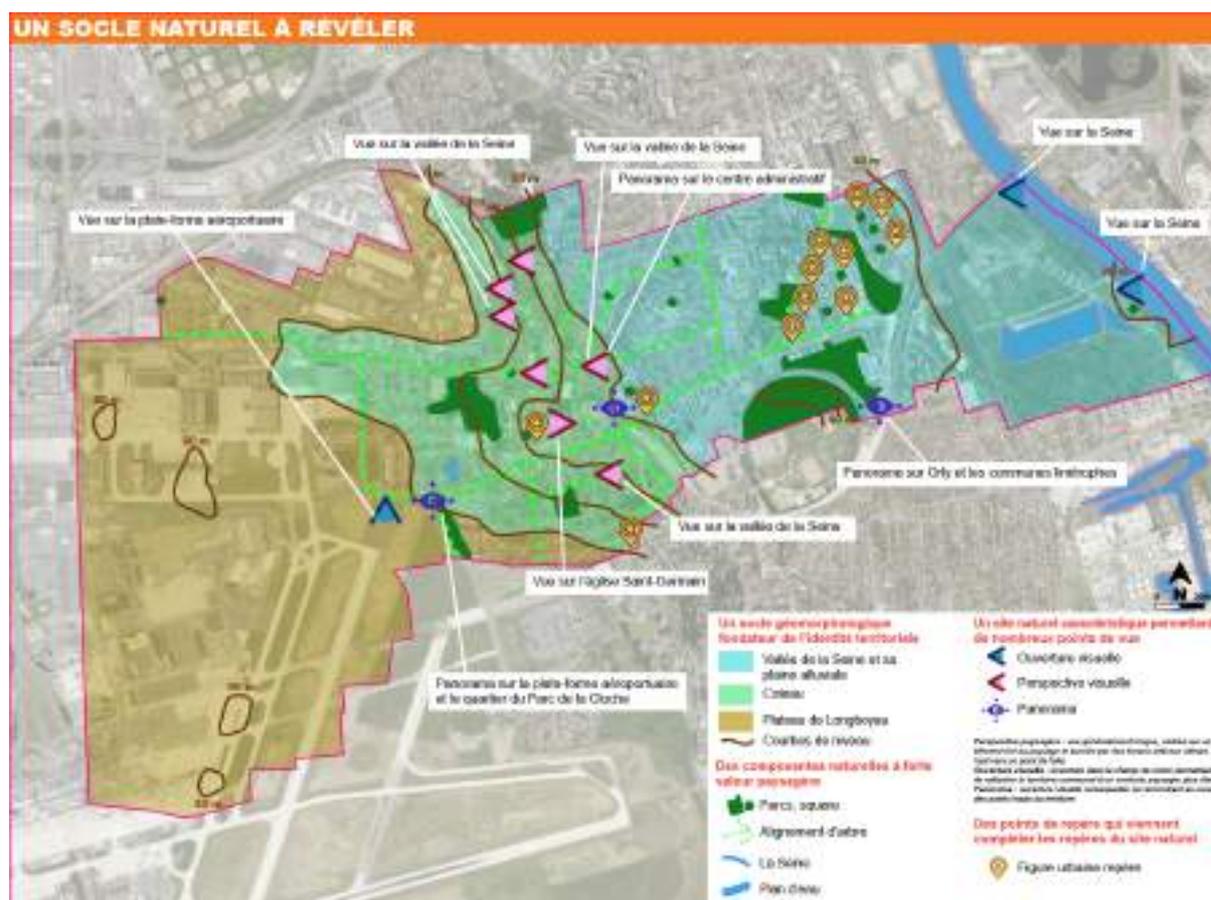
1.4 Des éléments repères structurant le paysage

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 conditionne 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.

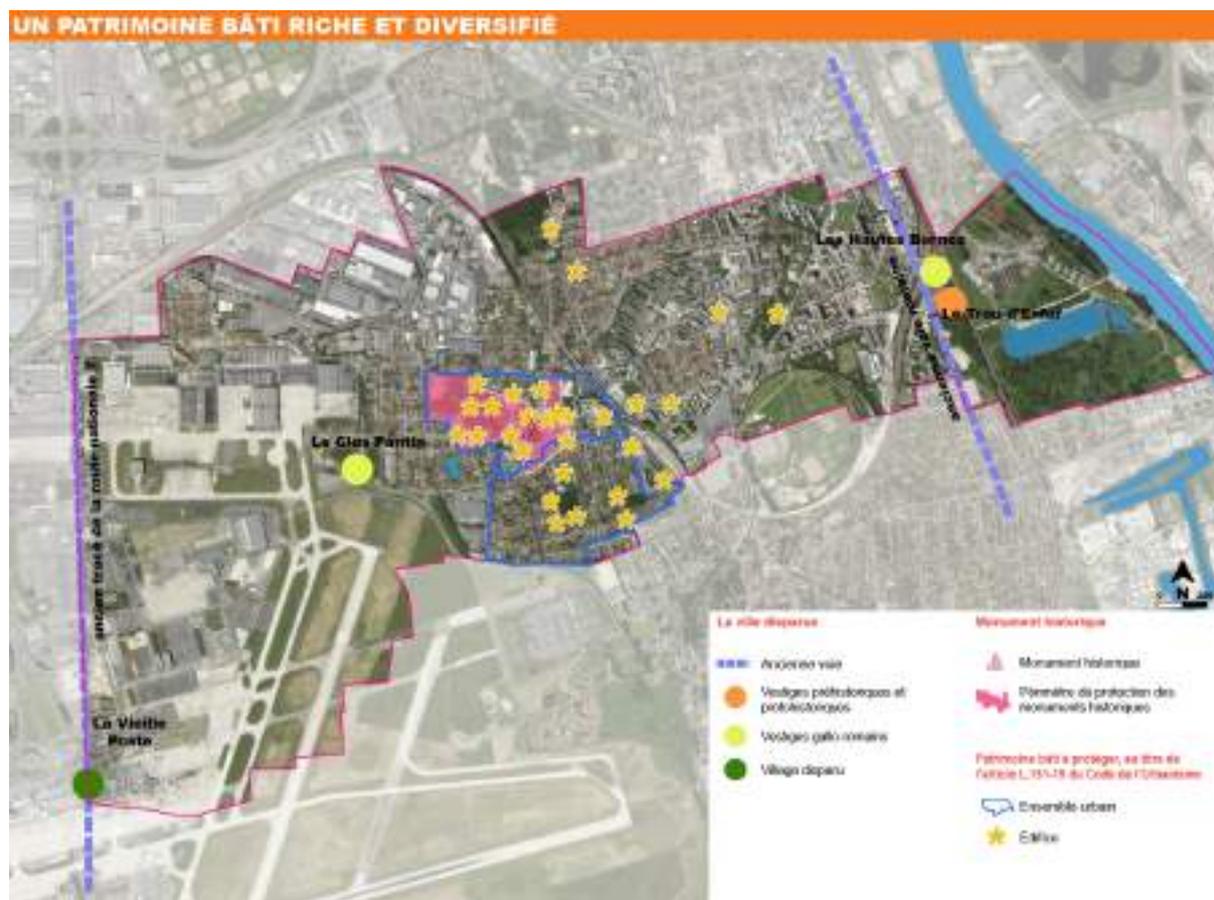
Plan Local d'Urbanisme d'Orly

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.

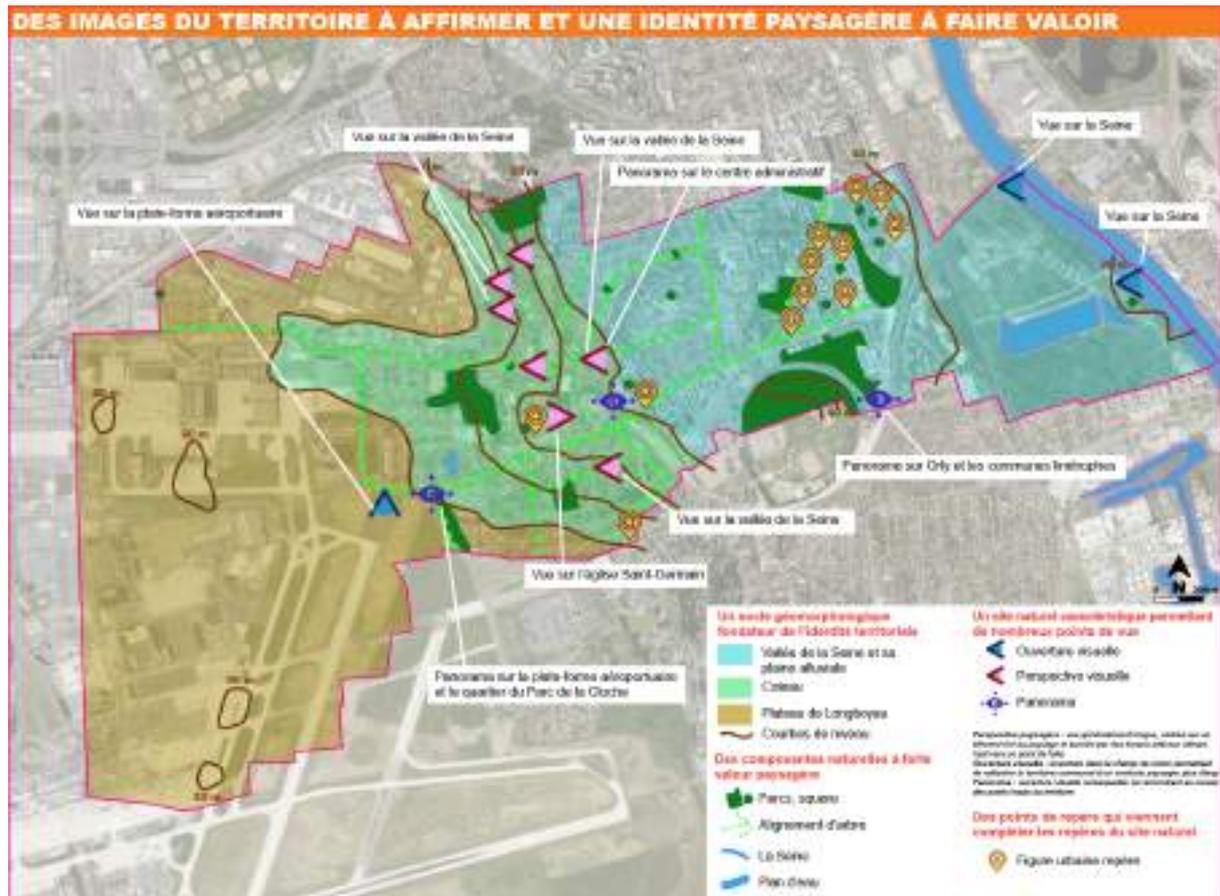
Enfin, l'entrée par la RD 153 (rue du Bas Marin) souffre d'une mauvaise valorisation. Aucun aménagement paysager ne marque le seuil d'entrée de ville. Les choses devraient changer avec le projet urbain du SÉNIA.

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

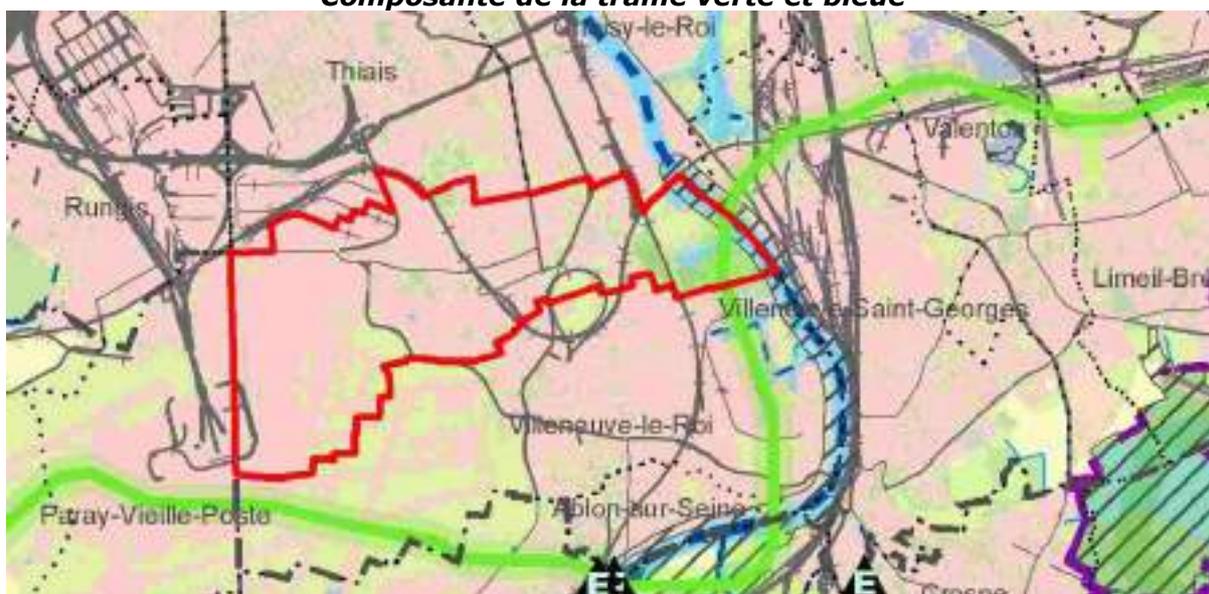
2.1 Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France

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.

Zone d'influence et espaces carencés de la trame verte départementale



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.

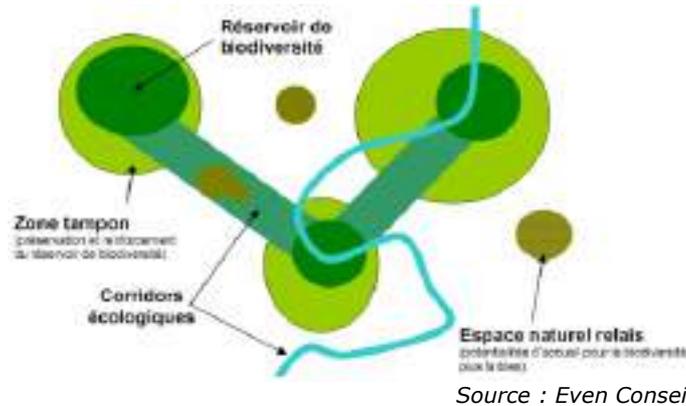
L'élaboration de la trame verte et bleue est une obligation suite au Grenelle de l'Environnement afin d'intégrer un objectif de préservation et de restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. L'échelon communal doit ainsi intégrer la trame verte et bleue dans son Plan Local 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.

Plan Local d'Urbanisme d'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.

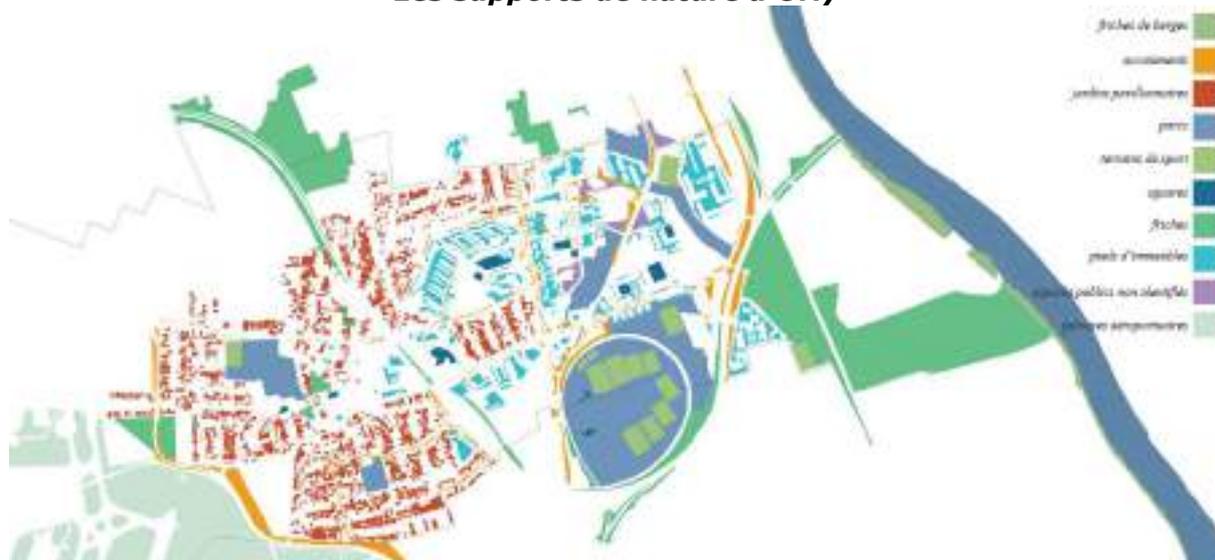
5/ Une ville riche en supports de nature

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).

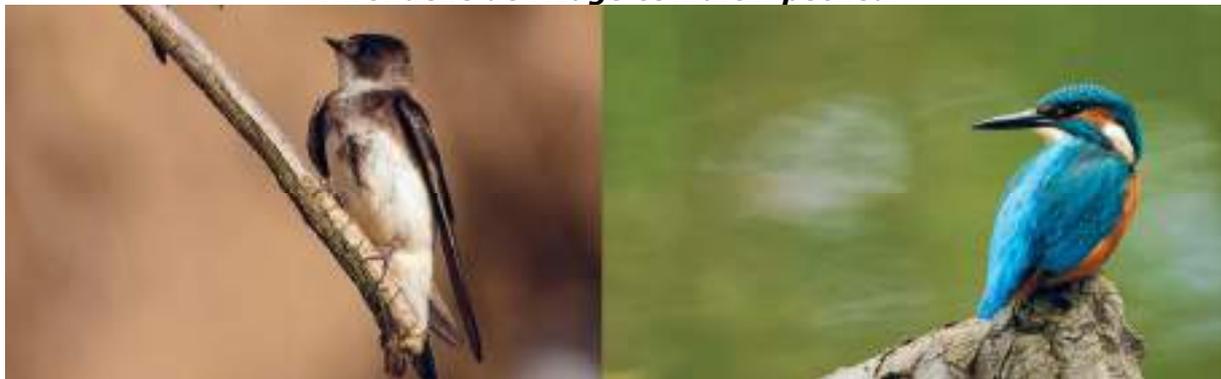
L'état écologique de la masse d'eau de la Seine, du confluent de l'Essonne (exclu) au confluent de la Marne (exclu), à laquelle appartient la commune d'Orly, est qualifiée de moyen par le SDAGE pour la période 2006-2007 (hors polluants spécifiques). L'état écologique de la Seine à Orly avec polluants 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

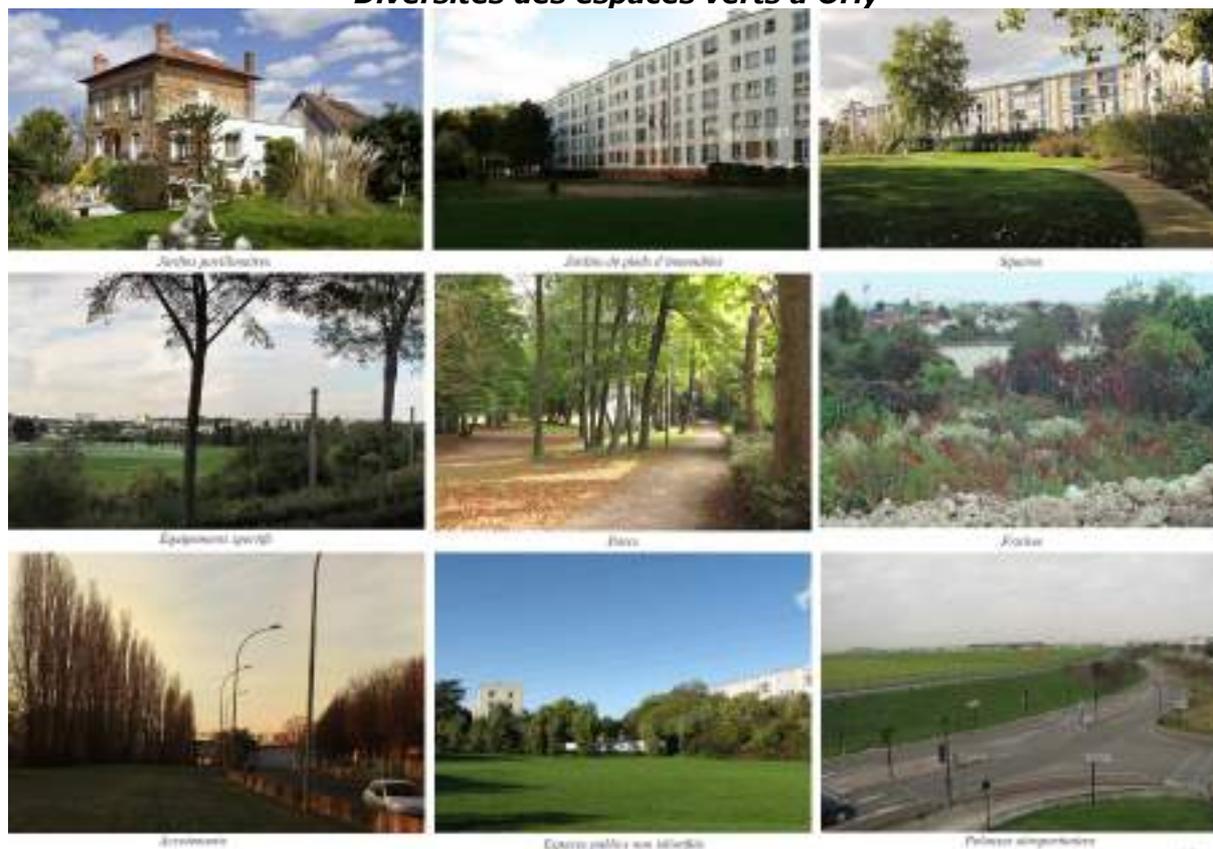
Les pelouses aéroportuaires constituent des lieux de passage de nombreux rongeurs et petits mammifères (mulots, musaraignes) et deviennent par conséquent des zones de chasse pour les rapaces. Ainsi, il n'est pas rare de pouvoir observer le faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) et la buse variable (*Buteo 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 comptent 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 :

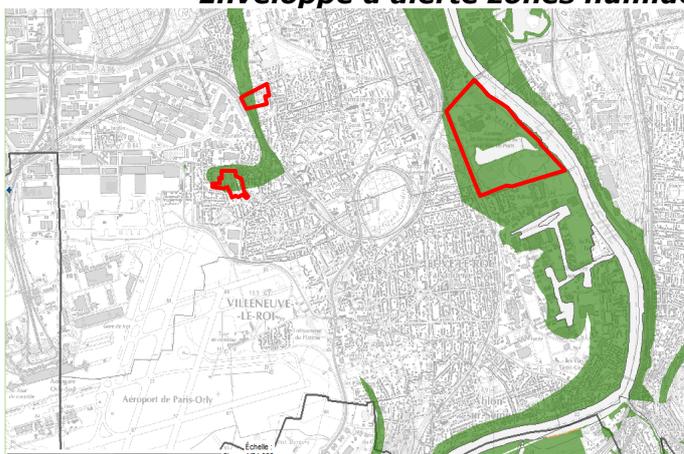
- d'horizons histiques (ou tourbeux) débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol et d'une épaisseur d'au moins 50 centimètres,
- ou de traits réductiques débutant à moins de 50 centimètres de la surface du sol,
- ou de traits rédoxiques débutant à moins de 25 centimètres de la surface du 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.



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.



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.

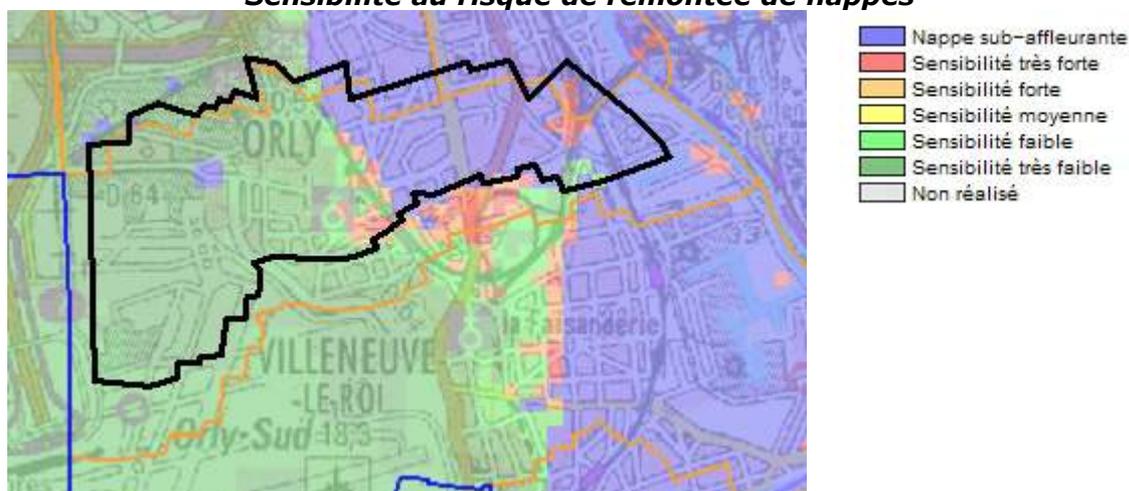
Carte réglementaire du PPRI de la Marne et de la Seine



⇒ **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
94PREF19990026	23/07/1999	23/07/1999	19/10/1999	03/11/1999
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	04/06/2018	06/06/2018	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	01/06/1993	31/12/1993	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	01/01/1998	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.

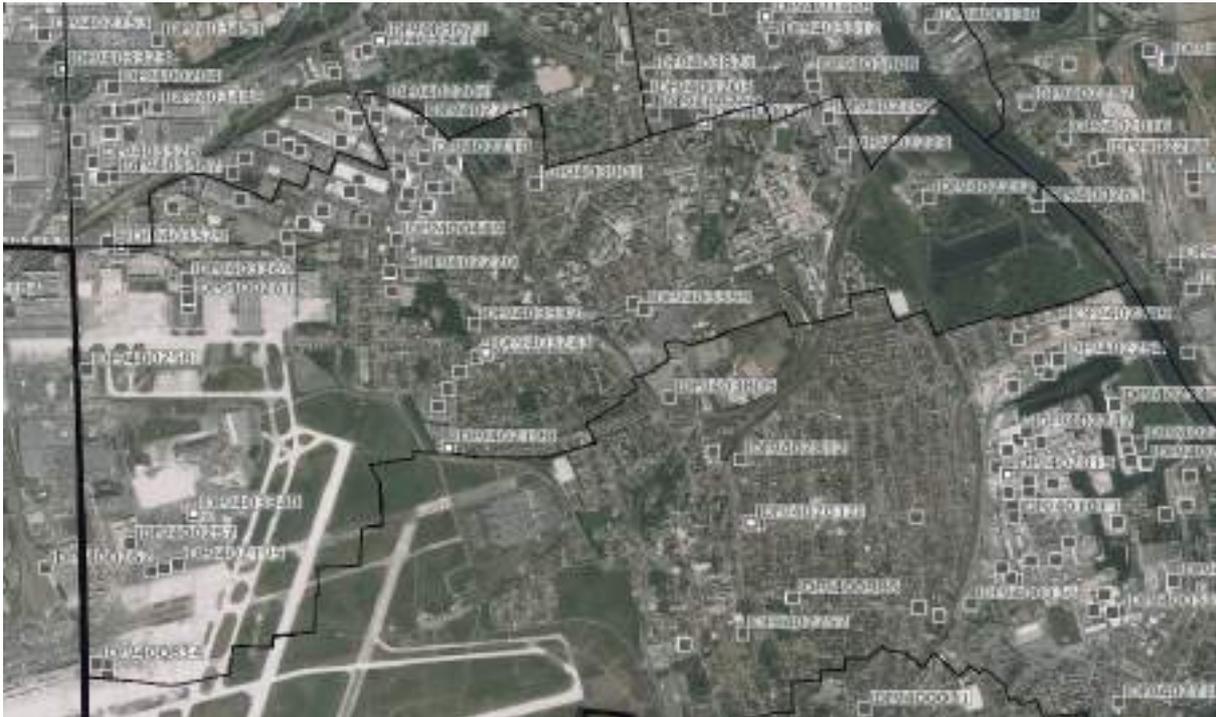
Orly ne possède aucun site SEVESO sur son territoire. La commune se trouve à proximité du site de dépôt pétrolier du Groupement Pétrolier du Val-de-Marne (GPVM) situé à Villeneuve-le-Roi, commune voisine.

⇒ ***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**

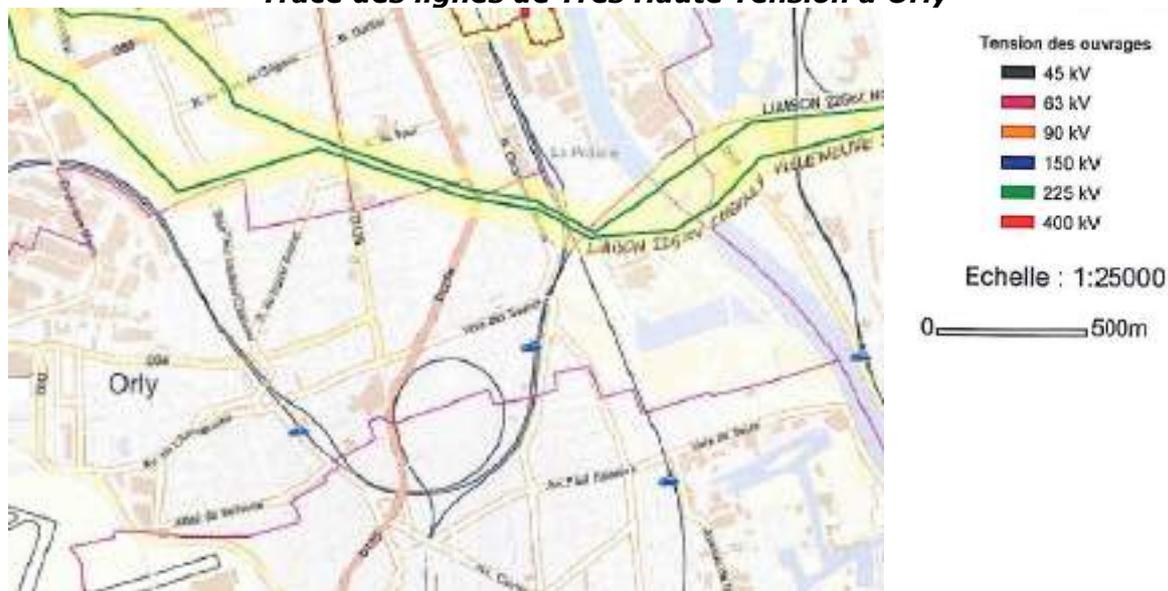
Le nord-est de la commune est concerné par le passage d'une ligne de transport d'énergie à très haute tension : deux lignes aériennes à 225 kV.

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.

Tracé des lignes de Très Haute Tension à Orly



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



Carte du niveau sonore du bruit des avions



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 avions.

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) :

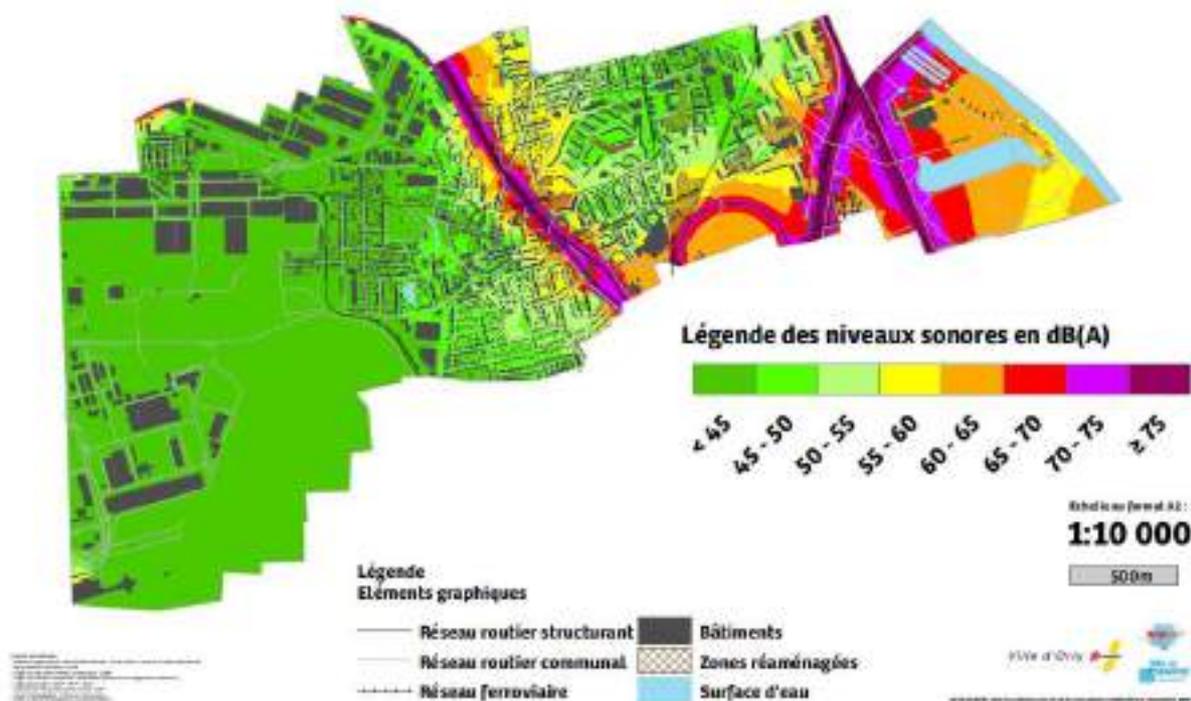
- catégorie 1 : 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 2 : 250 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 3 : 100 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 4 : 30 mètres de part et d'autre de l'infrastructure,
- catégorie 5 : 10 mètres de part 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

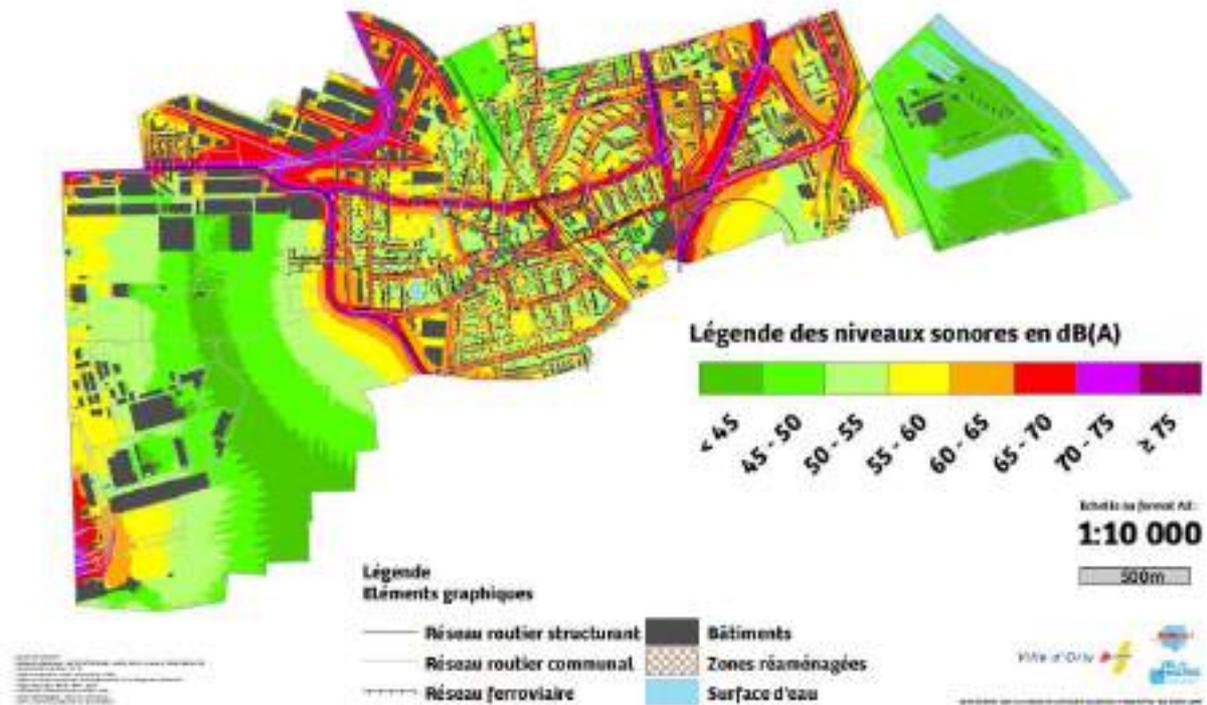


⇒ **Classement sonore des infrastructures routières**

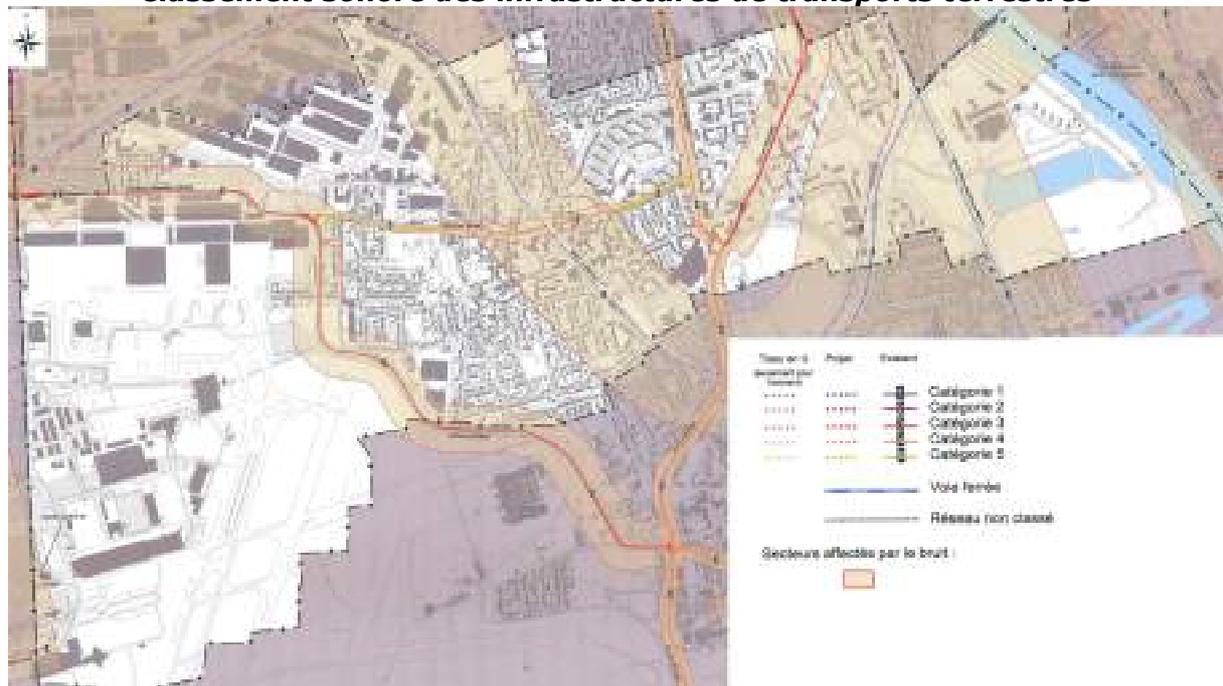
Les infrastructures routières ayant le plus d'impact sur la qualité sonore sont les voies départementales structurant la commune :

- 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.

Historique de l'indice Citeair pour 2018



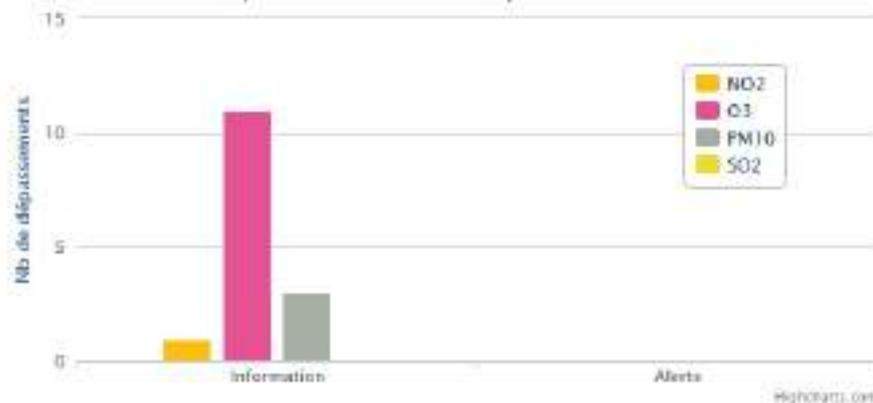
Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	0	0
[25-49]	217	98,45
[50-74]	135	36,99
[75-100]	13	3,06
[>100]	0	0

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

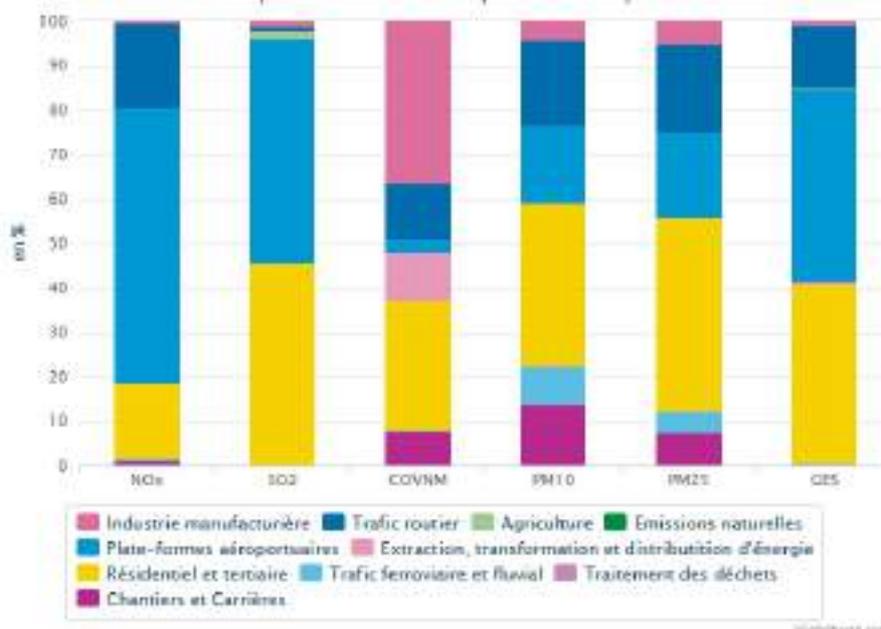


Source : Airparif

⇒ **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 orlyzien. 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.

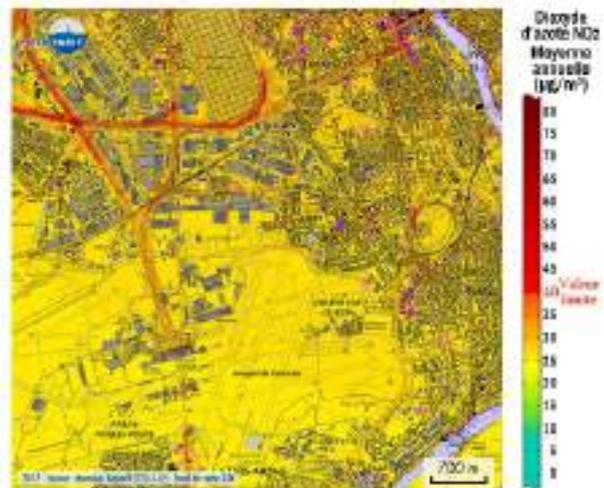
Les concentrations en dioxyde d'azote sont préoccupantes dans certains secteurs de la commune.

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

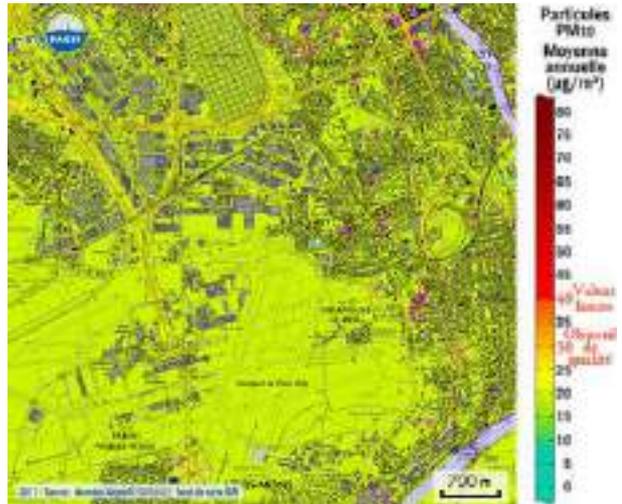
Les concentrations en particules fines sont, quant à elles, à surveiller. L'émission de particules fines dans l'atmosphère a trois origines :

- 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

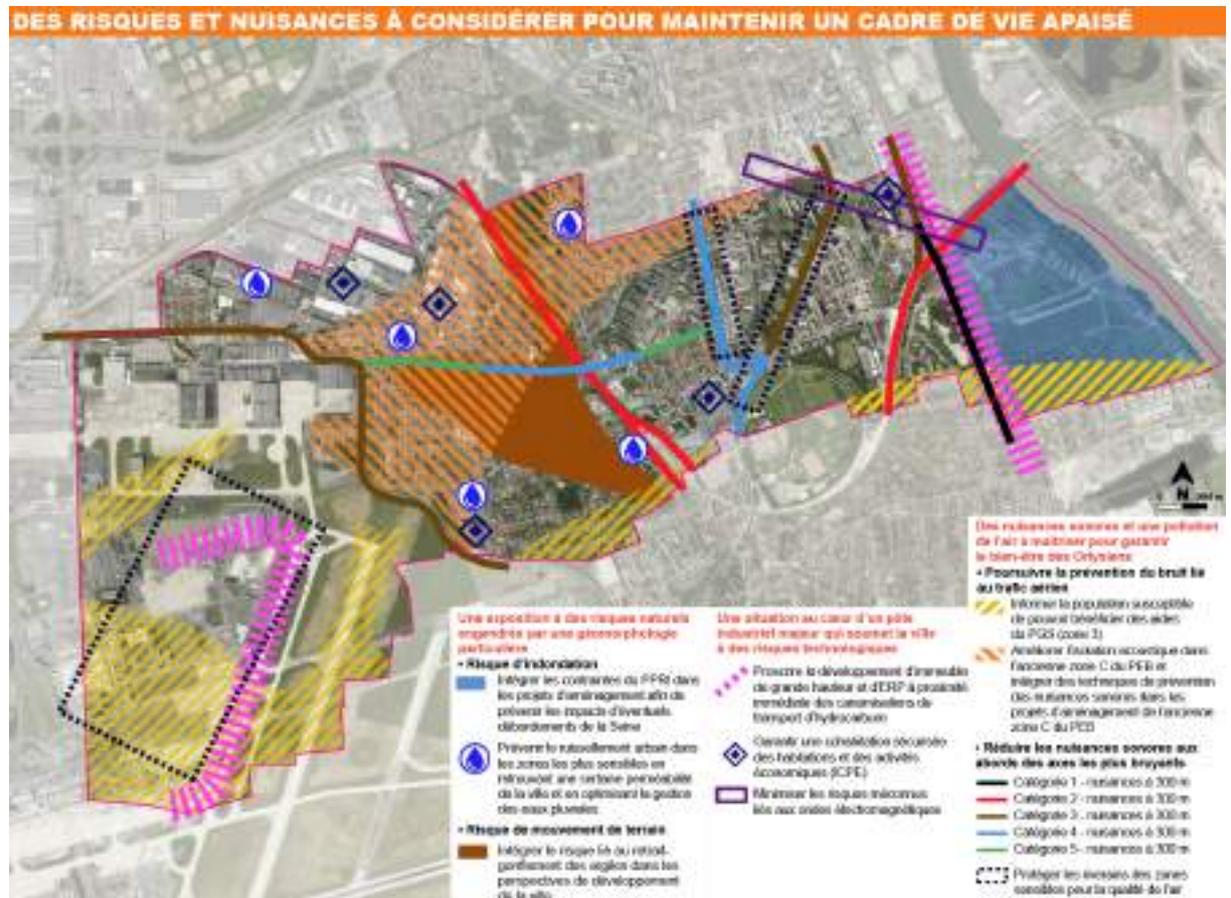


Source : Airparif

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.



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

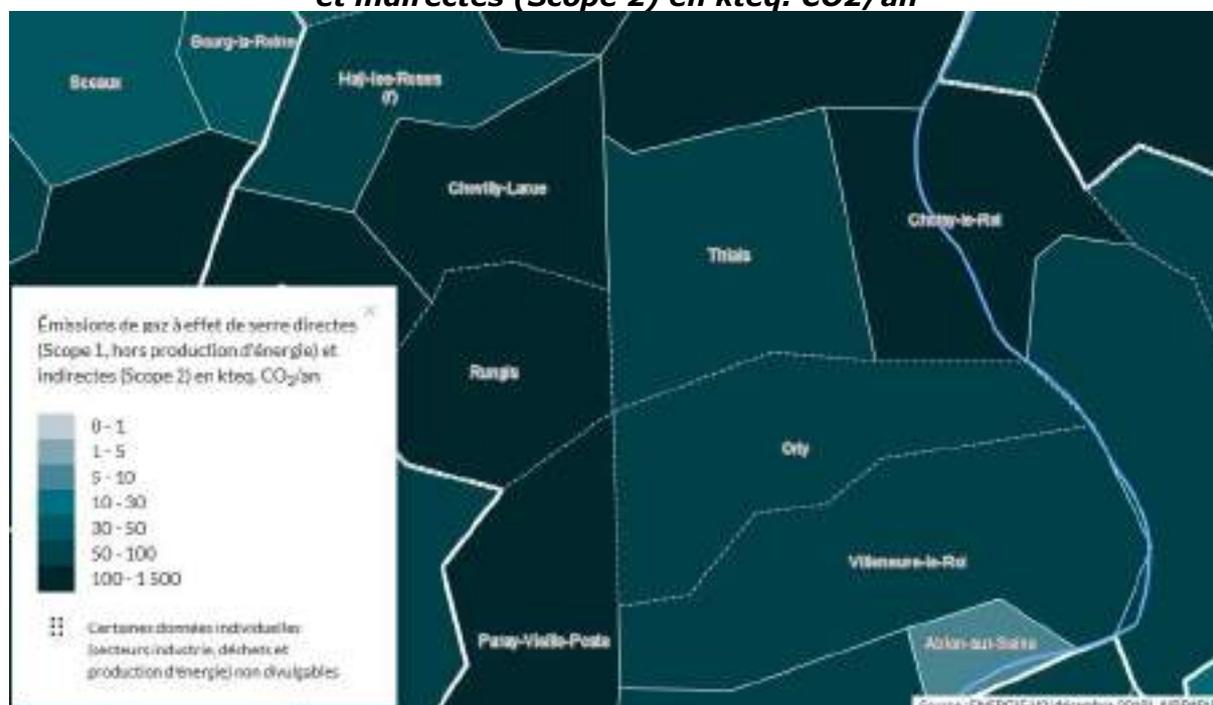
Le parc de logements orlysiens consomme 160 GWh d'énergie primaire par an en 2015. Toutefois, les émissions en gaz à effet de serre émis par le chauffage des résidences principales demeurent élevées : entre 36 et 52 kg eq CO₂/m². Globalement, le bâti résidentiel présente un Diagnostic de Performance 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

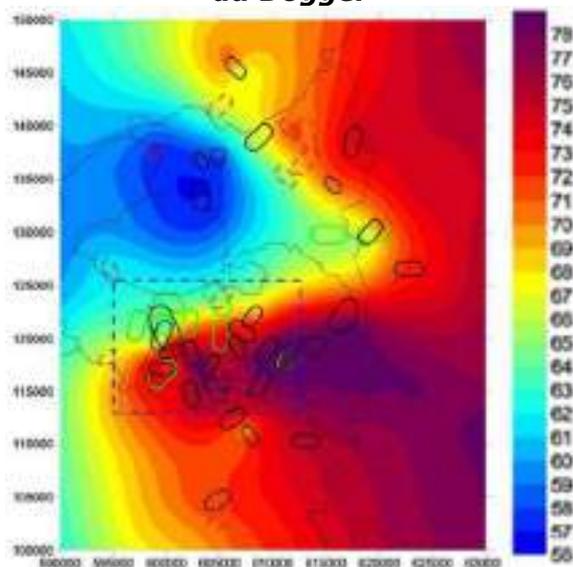
⇒ **Le Val-de-Marne possède un fort potentiel géothermique**

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



Source : BRGM

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,

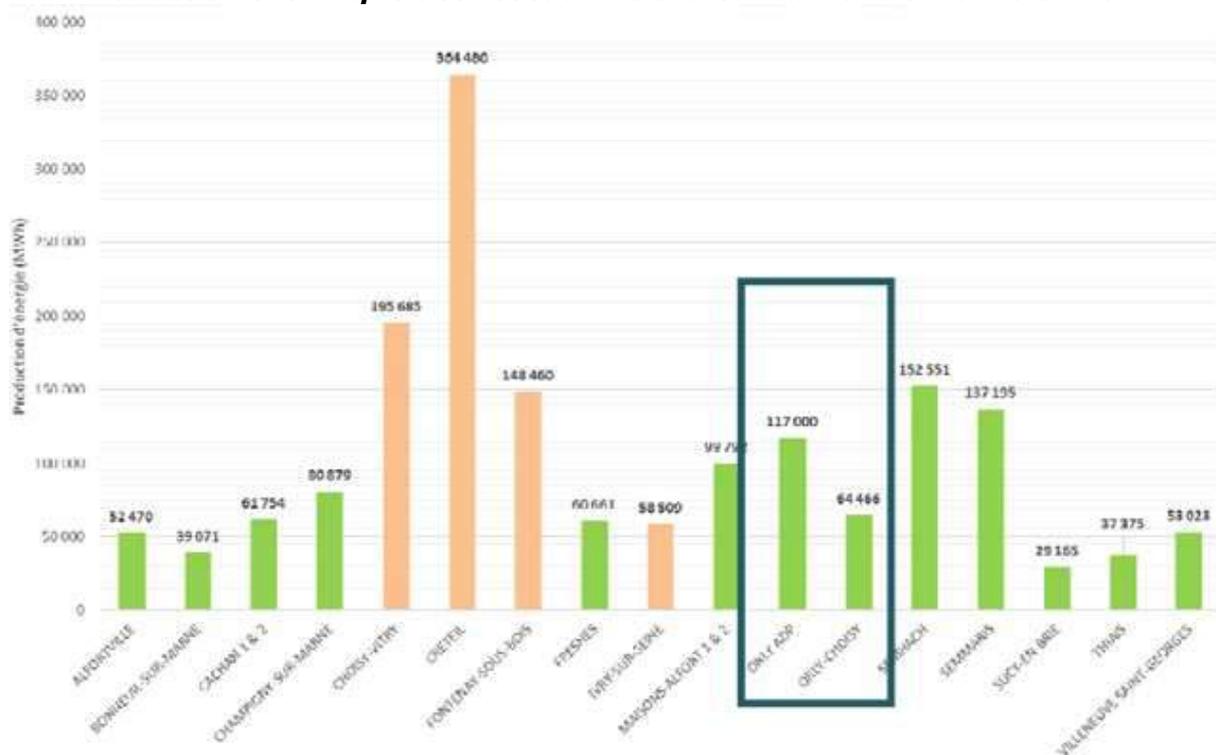
du Grand Ensemble et de la commune voisine de Choisy-le-Roi, sont raccordés à ce réseau et sont fournis pour les besoins de chauffage et d'ECS à hauteur de 80 %.

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.

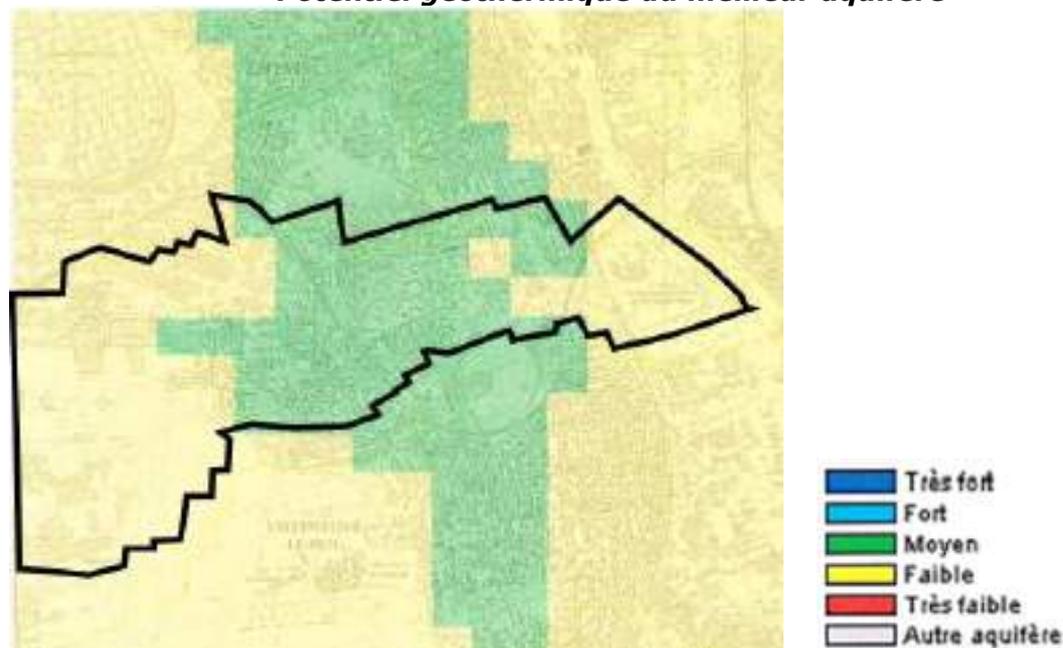
⇒ **Le réseau SEMMARIS**

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

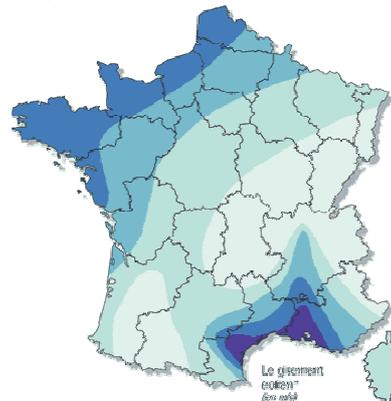


⇒ **Une réflexion à mener sur le petit éolien domestique**

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.

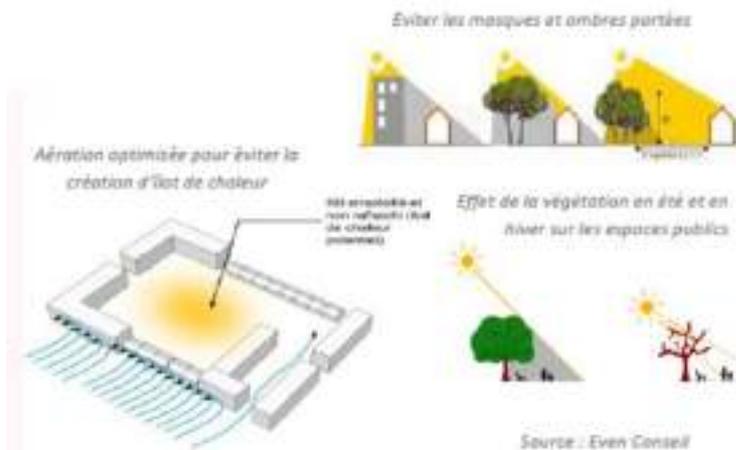
⇒ **Des secteurs d'enjeux à rénover en intégrant le principe du bioclimatisme**

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.



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 la régie Eau Seine & Bièvre depuis le 1^{er} janvier 2024 après s'être retirée du réseau du Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF), dont l'exploitation était confiée à Veolia Eau Île-de-France.

L'eau distribuée à Orly est de deux origines distinctes.

La commune d'Orly est alimentée en eau potable par l'eau de la Seine traitée à l'usine de Choisy-le-Roi. En 2022, l'usine a produit en moyen 289 341 m³/j, avec une pointe à 425 537 m³, pour 1,42 millions d'habitants du Sud de Paris. Sa capacité maximale de production s'élève à 600 000 m³/j.

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.

Usine des eaux de Choisy-le-Roi



Photo : SEDIF

L'usine est équipée d'une filière biologique comprenant notamment une filtration sur sable et sur charbon actif en grains, une ozonation et un traitement aux ultra-violets. Ces barrières multiples assurent un traitement efficace contre les bactéries, les parasites et les virus. Cette filière 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 issus du milieu naturel.

En 2022, un volume de 1 201 263 m³ d'eau potable a été distribué à 24 526 habitants grâce à un réseau de 42,6 km de canalisations.

Au 1^{er} janvier 2022, l'âge moyen du réseau de distribution était de 54,89 ans.

Le coût de l'eau est fixé à 4,3359 €/m³ au 1^{er} janvier 2019.

Taux de fuite (nombre de fuites sur canalisations par km de réseau)

	2020	2021	2022
Orly	0,11	2,11	1,03
SEDIF	0,12	0,15	0,15

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.

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 V	Pà P	A V	Pà P	A V	Pà P						
Mode d'organisation	PàP	AV	A V	Pà P	A V	Pà P	A V	Pà P	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

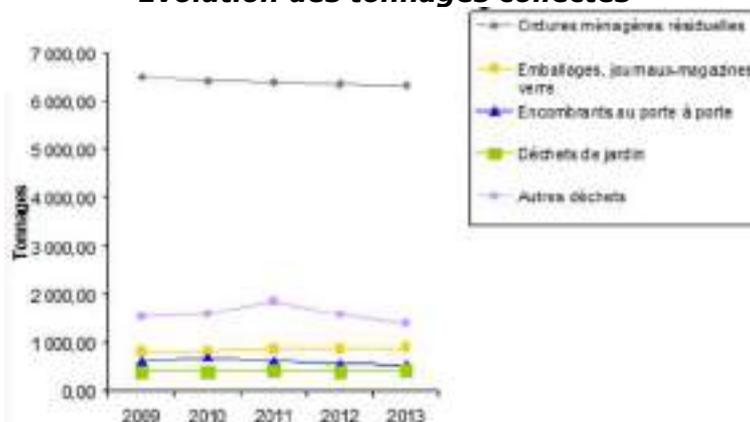
	Tonnage			Ratio de collecte (kg/hab) 2017	Refus de tri (kg/hab) 2017
	2016	2017	Évolution		
Emballages et papier	687	756	+ 10,1 %	33,5	7,4
Verre	256	274	+ 7,1 %	12,1	
Encombrants	584	819	+ 40,3 %	36,2	
Ordures ménagères	6 256	6 747	+ 7,8 %	298,5	
Dépôts sauvages	853	569	- 33,3 %	25,2	

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).

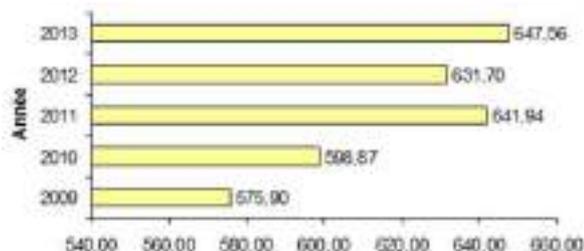
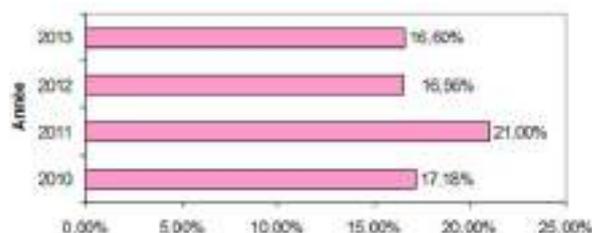
Évolution des tonnages collectés



Évolution du refus de tri (en %)

Évolution de la collecte sélective (en tonnes)

Plan Local d'Urbanisme d'Orly



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 lombricompostage 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'ilots 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



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

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

Roses) sont préservés ainsi que les autres éléments de nature reliés 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.

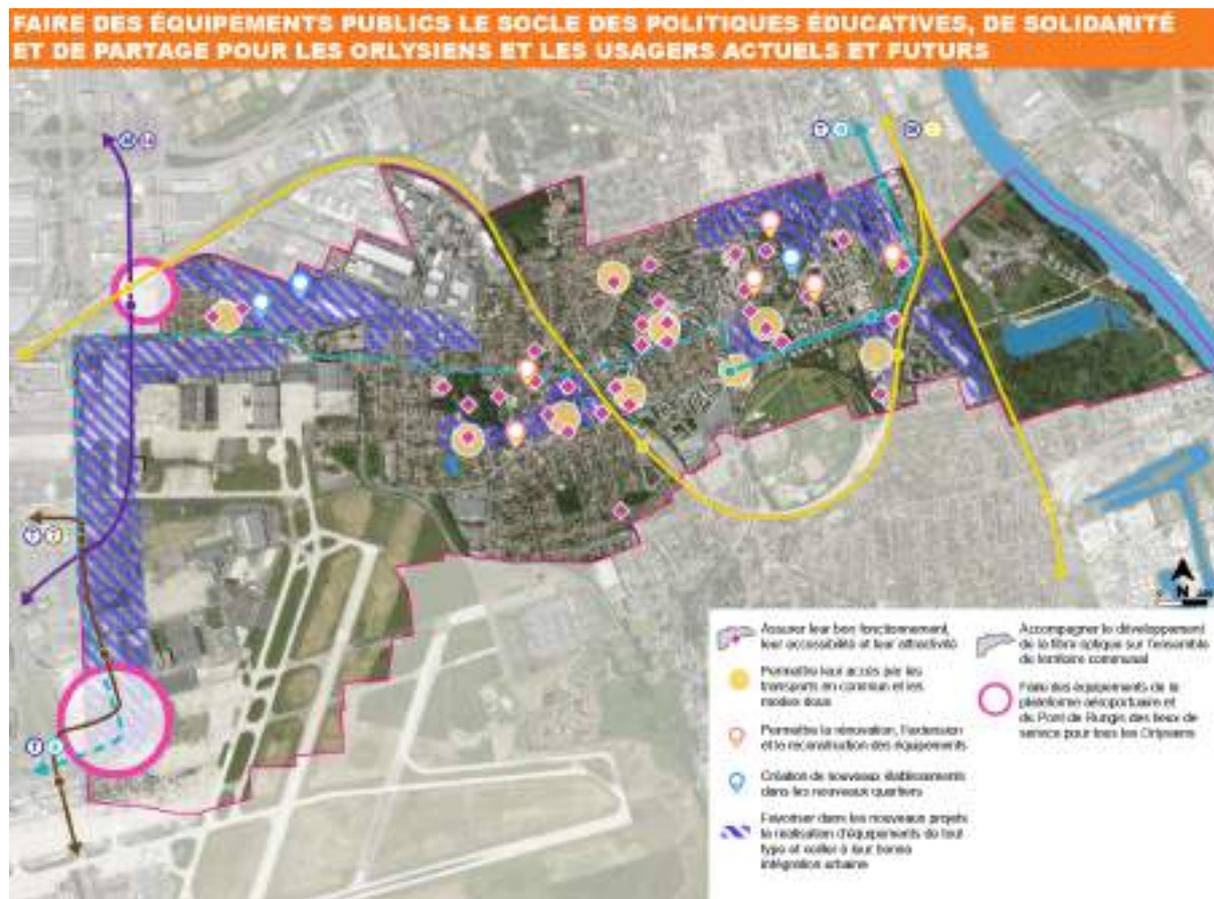
Dans l'optique d'un renforcement de l'attractivité de la commune et d'une croissance démographique à anticiper, le PADD vise dans un premier temps à optimiser les équipements existants, par exemple en assurant une meilleure connexion de certains sites comme celui du Fer à Cheval, permettant ainsi d'ouvrir 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.

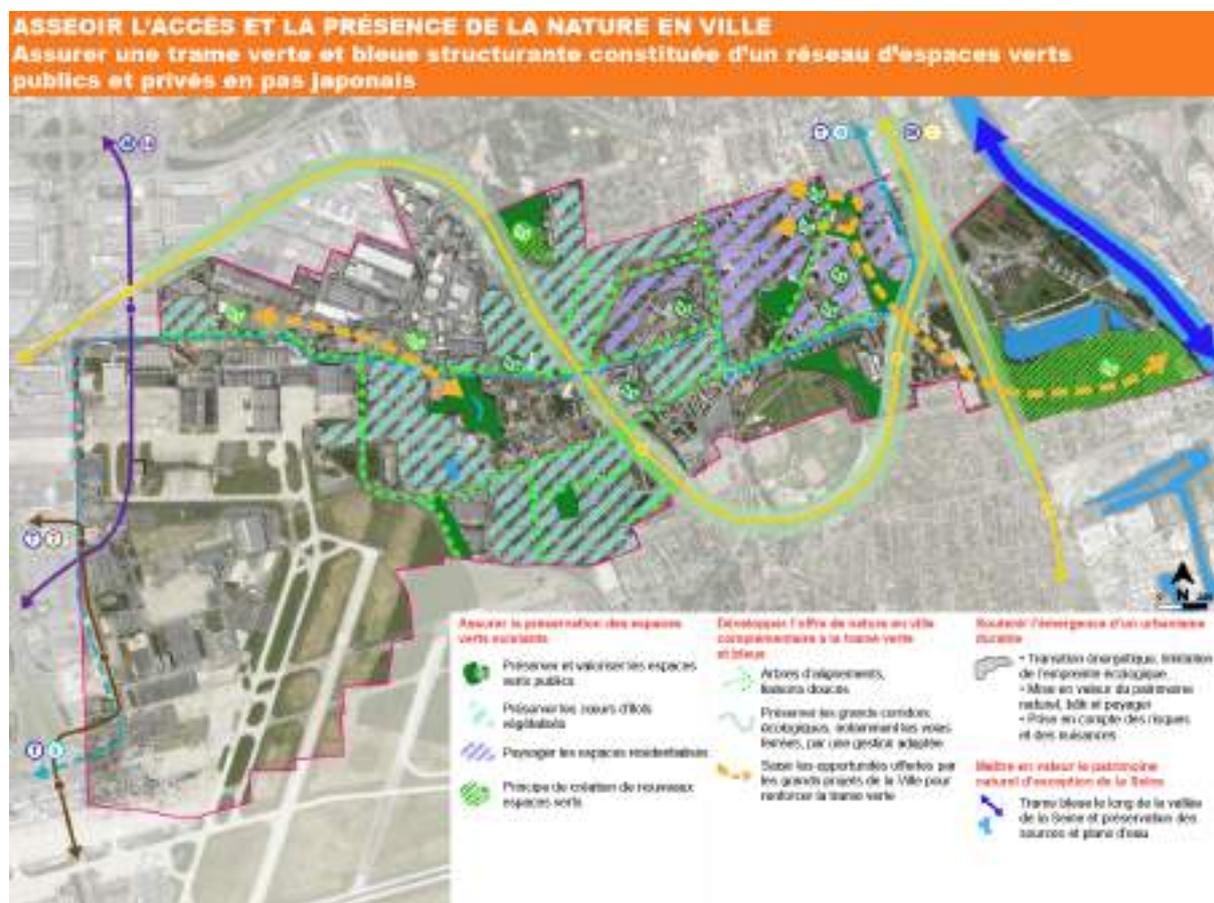
Le PADD affirme l'intérêt de développer au sein des espaces urbanisés des éléments supports de biodiversité : espaces de pleine terre, alignements d'arbres, principes de respect écologique à assurer dans les espaces verts, végétalisation des liaisons douces, et notamment en développant les initiatives 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.

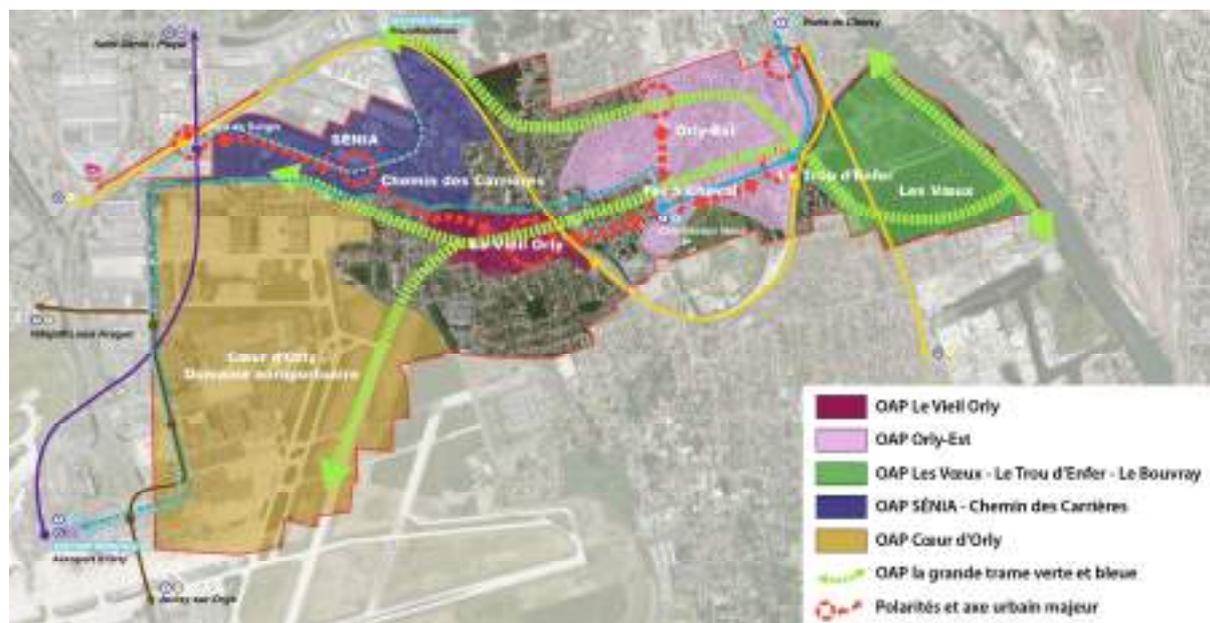


3. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR ÉTABLIR LES OAP

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 a par ailleurs permis 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 ont vu 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'aérodrome 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, ancien tracé du rû d'Orly),
- les espaces de nature, véritables réservoirs de biodiversité (bois des Roses, friche boisée des Ruelles, 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 et les pelouses 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 patrimonieusement 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

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

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,
- 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. Gare - 11 Novembre
4. Aéroport - Charmilles

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.



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

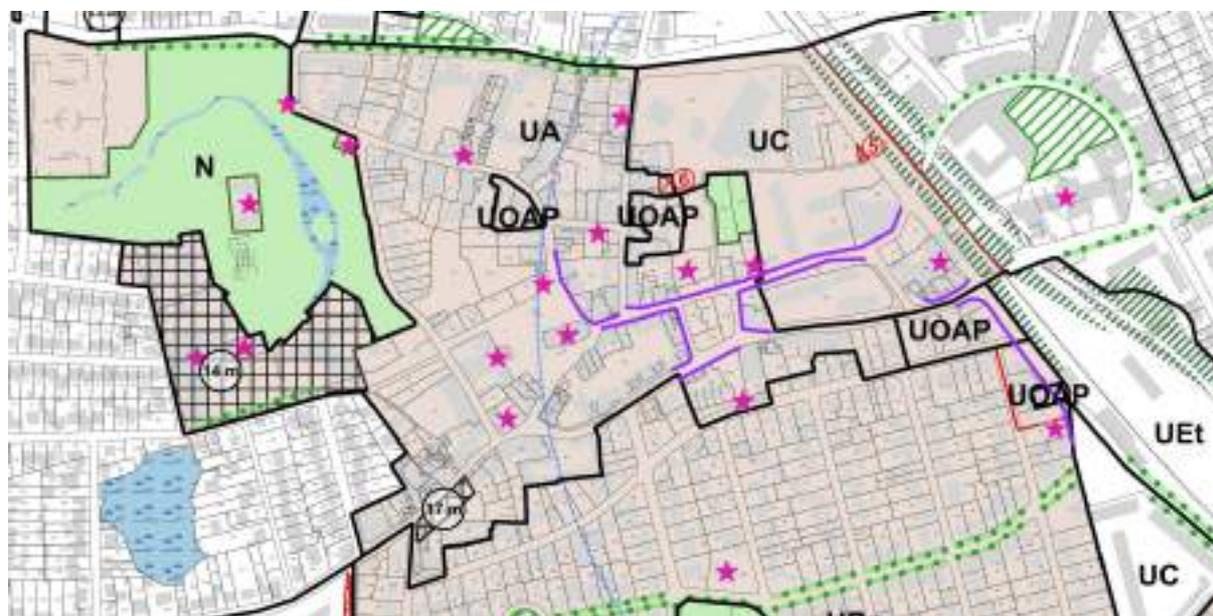
Type de zone	Surfaces (en hectares)
U	584,9
AU	8,5
N	75,7
Total	669,1

Zones et secteurs	Surfaces (en hectares)	%
UA	13,1	2,0
UC	26,4	3,9
UE	44,4	6,6
UEa	10,6	1,6
UEo	23,9	3,6
UEt	14,5	2,2
UJC	6,8	1,0
UJF	8,8	1,3
UJS	8,3	1,2
UOAP	0,9	0,1
UP	65,3	9,8
UPa	29,1	4,4
UPb	9,8	1,5
UR	73,2	10,9
UZ	250,0	37,4
1AU	8,5	1,3
N	22,2	3,3
Ns	7,7	1,1
Nv	45,8	6,8
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...).

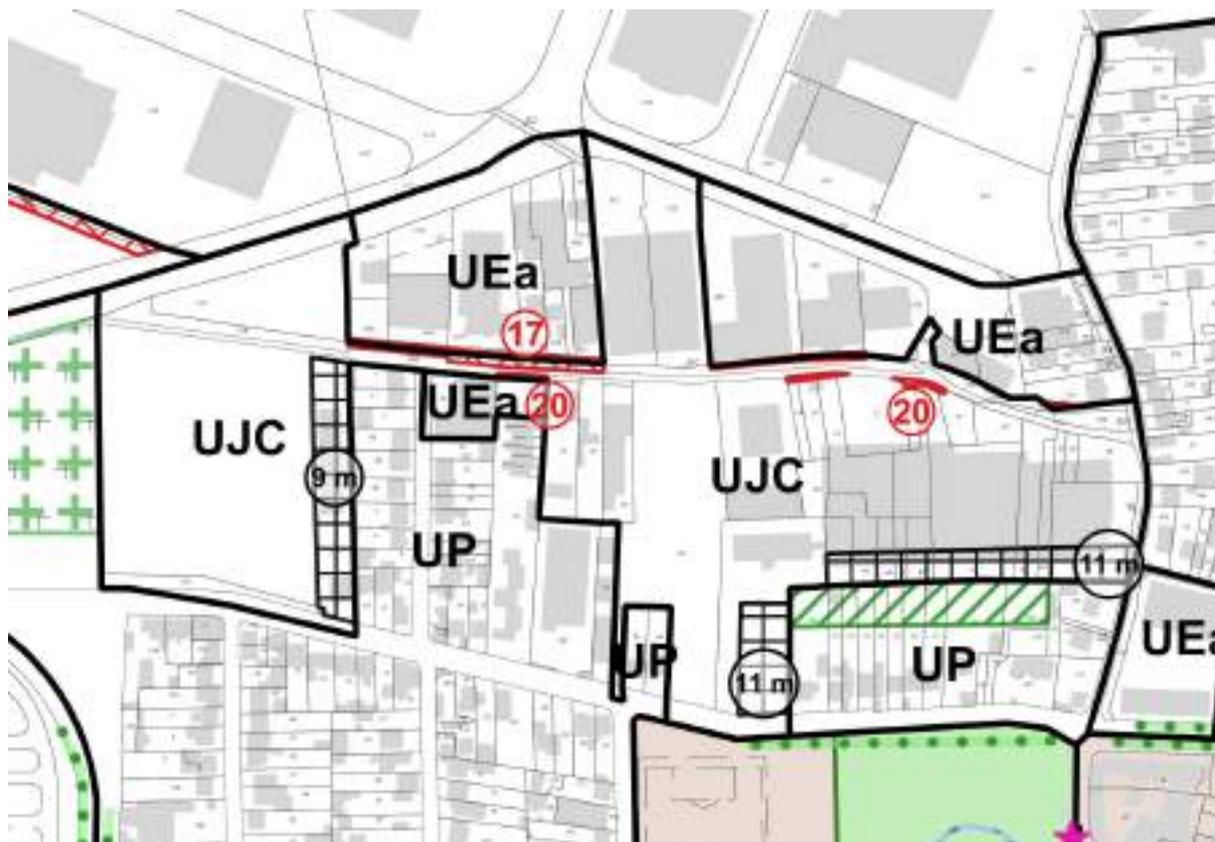
Enfin, les secteurs situés aux Vœux et au Bouvray (usine des eaux et site de maintenance et de remisage du tramway) sont des sites mono dédiés conservés comme tels.

⇒ **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**

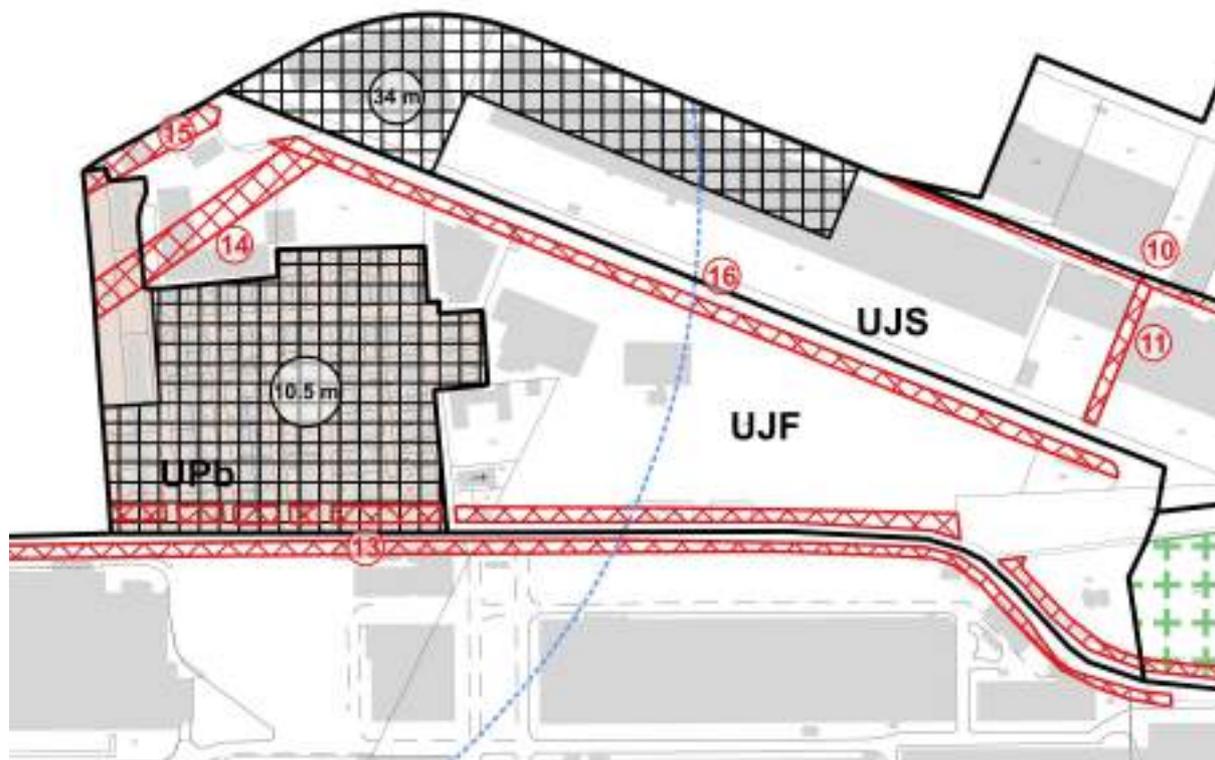
Le secteur du Chemin des Carrières est une zone mixte constituée d'activités (industrielles et artisanales) et d'habitations (petits collectifs et habitats pavillonnaires) à l'interface entre le Vieil Orly et le SÉNIA.

⇒ **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

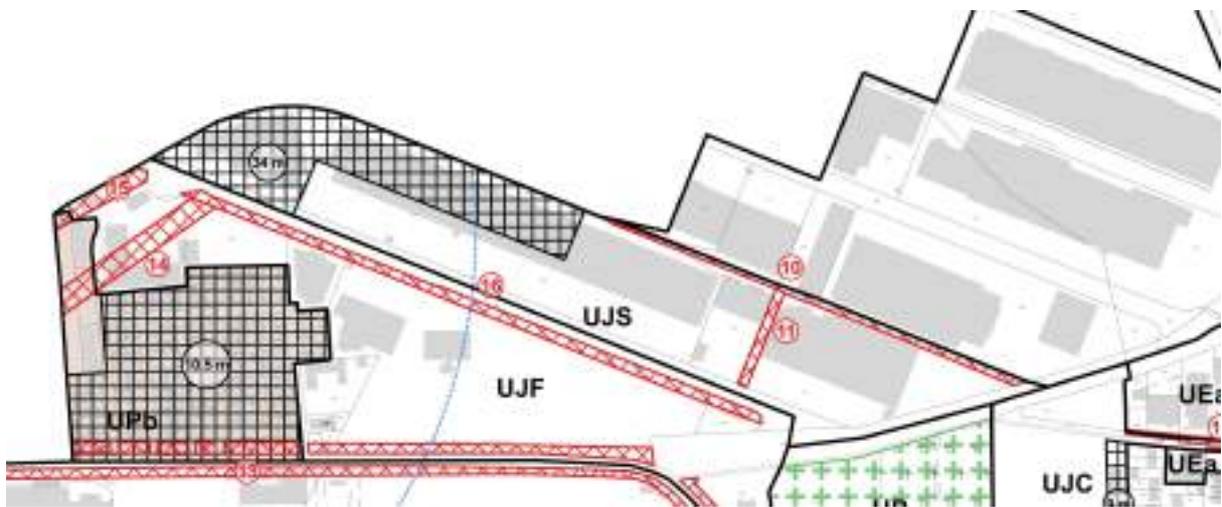
d'une OAP commune avec le secteur du Chemin des Carrières pour préciser les principes de desserte, d'intégration paysagère et de développement urbain.

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,
- 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 connu 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

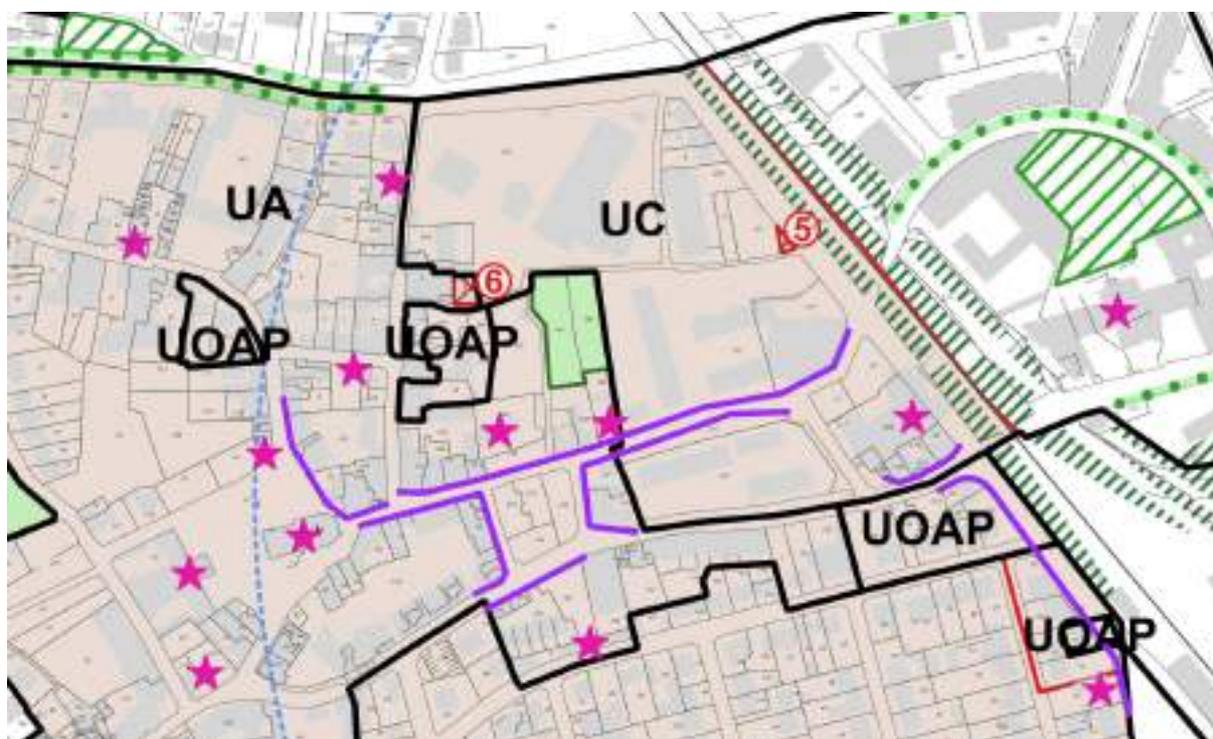
permet de recréer une trame viaire plus urbaine et de nouvelles formes d'habitat collectif.

⇒ **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 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, la friche boisée des Ruelles, 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 et pelouse ferroviaires***

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, ainsi que la plate-forme enherbée du tramway T9 dans le secteur des Saules. 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

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

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
La cité-jardin

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 règlementé 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 règlementée dans les zones à vocation économique. Lorsque ce coefficient n'est pas règlementé, 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	9,5 mètres à l'égout du toit 12,5 mètres au point le plus haut
UOAP Les Ruelles	13 mètres à l'égout du toit 15 mètres au point le plus haut
UOAP Gare – 11 Novembre	12 mètres à l'égout du toit 15 mètres au point le plus haut
UOAP Aéroport - Charmilles	10 mètres à l'égout du toit 16 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.

Trois 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. Enfin, le troisième périmètre se situe dans le secteur Aéroport - Orme du Teil. Il s'agit ici de permettre l'émergence d'un projet urbain à l'entrée du Centre ancien et le long de l'avenue de l'Aéroport.

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 orlysiens, 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	25 %	20 %	5 %
UOAP Louis Bonin	30 %	20 %	10 %
UOAP Les Ruelles	30 %	20 %	10 %
UOAP Gare - 11 Novembre	20 %	15 %	5 %
UOAP Aéroport - Charmilles	20 %	10 %	10 %
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. 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...	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).		
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.		

Plan Local d'Urbanisme d'Orly

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	Modification n° 1
Zones urbaines	583,2 hectares	590,6 hectares	+ 7,4 hectares	584,9 hectares
Zones à urbaniser	55,9 hectares	8,5 hectares	- 47,4 hectares	8,5 hectares
Zones naturelles	30,0 hectares	70,0 hectares	+ 40 hectares	75,7 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 et pelouse ferroviaires,
 - 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 : <ul style="list-style-type: none">- 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	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 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		<ul style="list-style-type: none"> • pour toutes les OAP de secteur d'aménagement <ul style="list-style-type: none"> - soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 3 mètres • l'OAP de secteur d'aménagement Aéroport - Charmilles <ul style="list-style-type: none"> - soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées - soit en retrait d'au moins 1 mètre
Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives		<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 les unes par rapport aux autres sur une même emprise		<ul style="list-style-type: none"> - les constructions devront s'implanter conformément au plan de schéma d'organisation
Hauteur maximale des constructions		<ul style="list-style-type: none"> • Louis Bonin <ul style="list-style-type: none"> - 9,50 mètres à l'égout du toit - 12,5 mètres au point le plus haut • Les Ruelles <ul style="list-style-type: none"> - 13 mètres à l'égout du toit - 15 mètres au point le plus haut • Gare - 11 Novembre <ul style="list-style-type: none"> - 12 mètres à l'égout du toit - 15 mètres au point le plus haut

		<ul style="list-style-type: none"> • Aérodrome - Charmilles - 10 mètres à l'égout du toit - 16 mètres au point le plus haut
Obligations en matière d'espaces libres et de plantations		<ul style="list-style-type: none"> • pour les OAP de secteur d'aménagement Louis Bonin et Les Ruelles, 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 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 complémentaires • pour l'OAP de secteur d'aménagement Aérodrome – Charmilles, 20 % 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 - 10 % en espaces verts complémentaires

La zone UOAP se situe dans les zones UA (Louis Bonin et Les Ruelles) et UE (Gare -11 Novembre et Aérodrome - Charmilles) 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

<p>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives</p>	<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
<p>Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même emprise</p>	<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
<p>Emprise au sol des constructions</p>	<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 %
<p>Hauteur maximale des constructions</p>	<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
<p>Obligations en matière d'espaces libres et de plantations</p>	<ul style="list-style-type: none"> • UP <p>55 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 45 % en pleine terre - 10 % en espaces verts complémentaires • UPa <p>65 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 55 % en pleine terre - 10 % en espaces verts complémentaires • UPb <p>35 % minimum surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 a 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 réglementée
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 réglementée.

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 orlysiens 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 aéroports, - 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 logistiques 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 localisée 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>PADD</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>OAP</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>Règlement</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