


PLAN LOCAL  
D'URBANISME

Ville d'Orly 



# ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

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

## >>> Le cadre réglementaire des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Parties intégrantes du dispositif réglementaire du PLU, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs et concernant certaines thématiques.

Établies dans le respect des orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent l'un des instruments de la mise en œuvre du projet communal d'Orly.

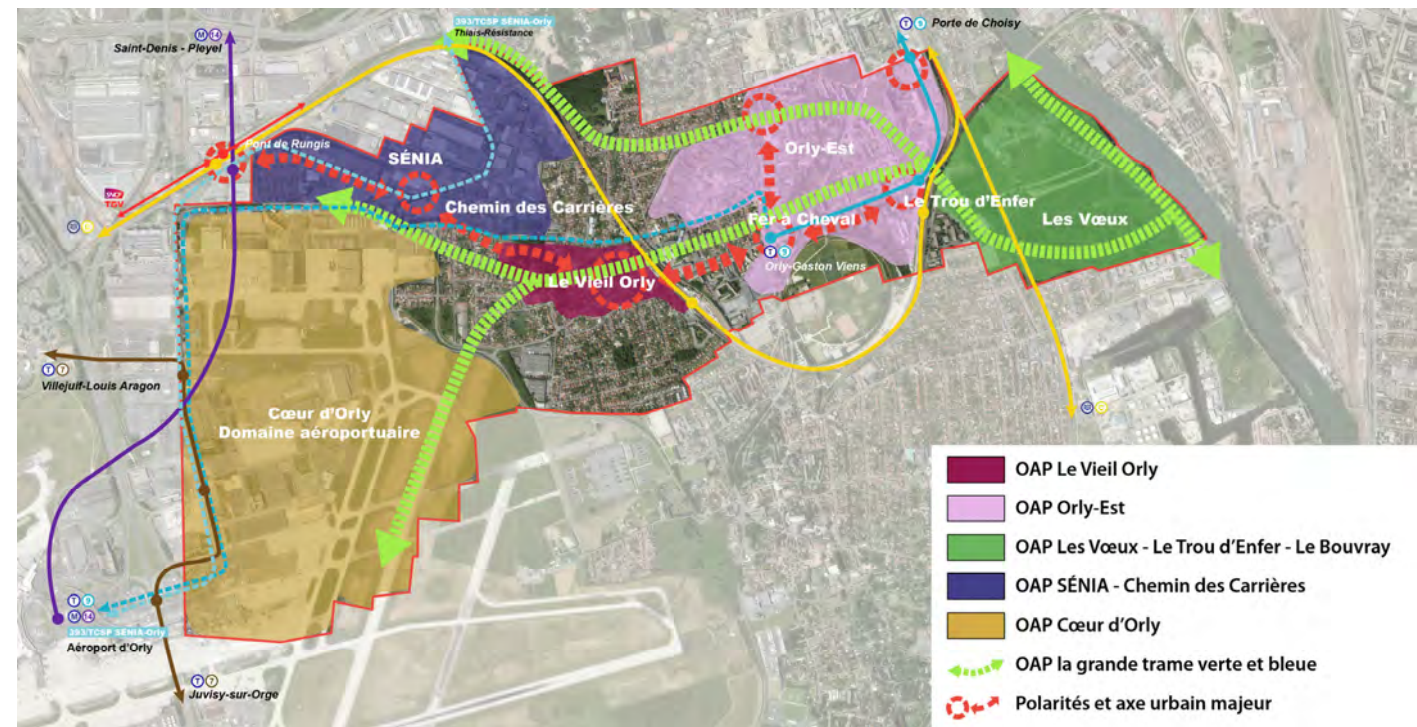
Les articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'Urbanisme précisent que les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements et qu'elles peuvent :

- définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, favoriser la densification et assurer le développement de la commune,
- favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces,
- comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants,
- porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager
- prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics,
- adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36 du Code de l'Urbanisme.

Les OAP sont opposables aux opérations de construction et d'aménagement réalisées, qui doivent être compatibles avec les principes qu'elles définissent.

La Ville d'Orly a ainsi inscrit dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation de son Plan Local d'Urbanisme cinq orientations d'aménagement spatialisées définissant les conditions de mutation, de renouvellement, de mise en valeur et d'aménagement de secteurs et de quartiers de la commune, en cohérence avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables. Ces cinq Orientations d'Aménagement et de Programmation sont :

1. Le Vieil Orly
2. Orly-Est (Pierre au Prêtre • Les Saules • Fer à Cheval)
3. Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray
4. SÉNIA • Chemin des Carrières
5. Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire
6. La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau



# 1. Le Vieil Orly

## >>> OAP - Le Vieil Orly

Le Vieil Orly correspond au centre ancien, cœur historique de la ville, aujourd'hui coincé entre le domaine aéroportuaire à l'Ouest et l'ancien Grand Ensemble à l'Est dont il est séparé par la voie ferrée. Le périmètre du Vieil Orly s'étend sur environ 14 hectares et se compose d'un tissu mixte d'habitat collectif, de maisons de ville, de commerces, de services et d'équipements. Il se structure autour des rues du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin, Basset et de l'avenue de l'Aérodrome.

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

### **Le Vieil Orly présente des qualités architecturale, urbaine et paysagère et regroupe des équipements à l'échelle de la ville**

Le centre ancien abrite une diversité de typologies bâties :

- habitat individuel continu ancien. Il s'agit de constructions de type maisons de bourg, d'un ou deux étages, implantées à l'alignement de la rue et accolées aux limites séparatives, formant un front urbain continu notamment le long des rues de la Croix, du Commerce, du Maréchal Foch, Louis Bonin et Basset. Certains immeubles accueillent des locaux commerciaux en rez-de-chaussée. Certaines traces du passé agricole d'Orly demeurent encore visible (ferme du Marais, cour intérieure rue Louis Bonin...),
- pavillons du XIX<sup>ème</sup> siècle qui sont situés en retrait des limites séparatives et à l'architecture relativement homogène. Certains pavillons sont d'anciennes maisons de maître avec une architecture plus ouvragée (modénatures, bandeaux, corniches, faux Mansart...),
- immeubles collectifs anciens. Peu nombreux, ils présentent un parement en briques avec quelques éléments de modénatures intéressants (bandeaux, trumeaux). En alignement sur la voie publique et construits sur les limites latérales, ils possèdent des arrière-cours avec remises à charbon en fond de parcelle. Leur hauteur est modérée avec trois à quatre étages,



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

Ce patrimoine bâti du Vieil Orly est intéressant et dispose d'un réel potentiel en termes d'image urbaine. Mais le bâti reste complexe et est souvent dégradé sur un parcellaire ancien intriqué, ce qui ne favorise pas les interventions qualitatives pour des opérateurs.

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



Photos : Ville

Berceau de l'urbanisation de la commune dès le Moyen Âge, le Vieil Orly se caractérise par un réseau de voiries étroites souvent peu rectilignes organisé autour de l'église Saint-Germain-d'Orly. Il est structuré par la rue du Commerce qui constitue l'axe majeur puisqu'elle relie l'église à l'Hôtel de ville, en passant par la place du Marché. L'espace public se compose essentiellement des voiries et des deux places majeures du centre : celles de l'Église et du Marché. Des espaces plus intimistes viennent également ponctuer l'organisation urbaine du secteur et permettent d'offrir des espaces de respiration dans le quartier. Le centre ancien dispose de nombreux espaces végétalisés. Des espaces verts privés, en cœurs d'îlots et en pieds d'immeuble, et quelques espaces publics composent cette trame verte. Le principal poumon vert est constitué par le parc Georges Méliès (4,5 hectares) en cours de requalification.

Le Centre ancien concentre un grand nombre d'équipements : plusieurs écoles (Centre et Jean Moulin), le collège Dorval, les principaux services administratifs de la ville (Hôtel de ville), La Poste, certains équipements culturels (école municipale des arts Lucien Fontanarosa-Annette Faive, l'Orangerie), des équipements sportifs (stade Georges Méliès, gymnases Youri Gagarine et Dorval), la résidence pour personnes âgées Georges Méliès, et le centre de santé Georges Méliès (qui sera transféré dans le nouveau centre municipal de santé rue du Docteur Calmette)...

De nombreux commerces sont présents au sein du quartier, notamment en rez-de-chaussée des habitations. La grande majorité des commerces se situe rues du Commerce et Louis Bonin et avenue de l'Aérodrome. L'offre est variée mais peu étoffée et elle subit la concurrence des autres pôles communaux, notamment celui du Fer à Cheval (place Gaston Viens) et, plus globalement, des pôles supra-communaux. La présence de commerces vacants est notable. Toutefois, des opérations récentes (rue Louis Bonin, place de l'Église et place du Marché) inversent cette tendance en réintroduisant commerces et habitat. Cette dynamique de reconquête sera amplifiée par la réalisation d'une nouvelle crèche à la Maison Foreau.

**Des fortes servitudes d'urbanisme sont à prendre en compte**  
**Une nécessité de créer un secteur de renouvellement urbain pour aménager le site et augmenter la population**

L'église Saint-Germain-d'Orly est classée au titre des monuments historiques. Son périmètre de protection modifié s'étend sur le parc Georges Méliès et le cœur du Vieil Orly.

Les secteurs ouest du Centre ancien et des Chaudronniers sont concernés par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly. Aussi, afin de pouvoir augmenter la population au sein du PEB, il conviendra de créer un secteur de renouvellement urbain. En effet, conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre doit demander au Préfet de délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population sera ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement, préalablement avant toute opération de création de logements. Un premier secteur a déjà été délimité en 2010 autorisant la construction de 45 logements dont 27 ont été effectivement construits.

Un nouveau secteur de renouvellement urbain sera donc demandé afin de pouvoir augmenter la population dans le Vieil Orly et les quartiers périphériques.

### Objectifs de l'OAP - Le Vieil Orly

- ♦ Permettre la revalorisation du Vieil Orly en respectant le caractère de vieux village d'Île-de-France
- ♦ Inscrire la revalorisation du centre ancien dans la confortation d'un pôle de centralité et dans l'émergence d'un centre-ville allant du Vieil Orly au Fer à Cheval
- ♦ Requalifier et valoriser l'entrée de ville à l'ouest

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

Les orientations d'aménagement pour le Vieil Orly sont de :

- permettre la création de nouveaux logements, avec une diversification de l'offre, par des opérations intégrées respectant la volumétrie et l'implantation du tissu urbain, notamment dans le secteur des Ruelles ou le nord de la rue Louis Bonin. Certaines opérations devront répondre aux besoins de reconstitution de l'offre de logements locatifs en lien avec le nouveau projet de rénovation urbaine,
- promouvoir une densité modérée participant à l'ambiance du Centre ancien et évitant sa congestion,
- revitaliser l'offre commerciale en privilégiant la place du Marché et la rue du Commerce où peuvent se concentrer des commerces de destination et de restauration, et la rue du 11 Novembre 1918 pour établir une continuité avec la gare d'Orly-Ville,
- accompagner les flux depuis la gare RER vers le Centre ancien par un espace public accueillant et la mise en valeur des commerces,
- permettre le développement d'activités innovantes en lien avec le Pôle Numérique dans le secteur Louis Pasteur,
- poursuivre la requalification des espaces publics afin de mettre en réseau les places (places du 8 Mai 1945, François Mitterrand, du Marché, de l'Église et parvis Georges Méliès) le long des axes de la rue du Commerce et de l'avenue de l'Aérodrome. La requalification de la place de l'Église sera prioritaire afin de valoriser le patrimoine bâti situé autour et de qualifier les différents espaces la composant (parvis, placette et abords du calvaire, square du Maréchal Leclerc et monument aux morts),



- permettre la mise en valeur de la trame verte et bleue en intégrant le parc Georges Méliès et le square du Parc de la Cloche, l'étang du Trou à Glaise, les cœurs d'îlots paysagers des secteurs pavillonnaires, et les talus ferroviaires qui forment de véritables corridors écologiques,
- améliorer les conditions de circulation et de stationnement en créant les conditions d'une offre de stationnement au plus proche des commerces, dans le cadre d'une requalification de l'espace public,
- poursuivre le renforcement de l'offre en équipements publics, notamment en accompagnant les projets de crèches (ferme Marais, Maison Foreau) et en mobilisant les réserves foncières pour adapter l'offre scolaire aux besoins du plateau (restructuration du groupe scolaire Jean Moulin, extension de l'école du Centre, réimplantation et reconstruction du collège Dorval) et permettre une augmentation de l'offre à destination des personnes âgées (réhabilitation de la résidence pour personnes âgées Georges Méliès),
- valoriser les entrées sur le quartier par un travail sur la qualité de l'espace public et de traitement (signalisation notamment),
- mettre en place des stratégies d'intervention opérationnelle se basant sur :
  - un remembrement foncier qui permet de construire des tènements fonciers pertinents pour des opérateurs sur des secteurs stratégiques du Centre ancien,
  - des secteurs de plan de masse, traduits dans des OAP de secteur d'aménagement, qui encadreront les démolitions et donneront des prescriptions dans l'esprit urbain du Vieil Orly.



Photos et esquisses : Ville, Graal Architecture

Des secteurs de plan masse sont identifiés sur certains sites du Vieil Orly (Louis Bonin, Les Ruelles, Les Écoles et Gare-11 Novembre) et font l'objet d'OAP de secteur d'aménagement qui définissent :

- les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturale, environnementale, urbaine et paysagère des espaces dans la continuité desquels s'inscrit le secteur considéré,
- des éléments de programmation essentiels en termes de logements. Il est précisé que la programmation en nombre de logements et en m<sup>2</sup> de surface de plancher constitue, sauf exception, un objectif minimal à réaliser. Par ailleurs, la mixité sociale y sera encouragée.

Toute opération de construction ou d'aménagement réalisée dans un secteur couvert par une OAP sectorielle devra être compatible avec les orientations définies ci-après et conforme aux dispositions du règlement et des annexes du PLU.

À l'ouest du Vieil Orly, une reconversion du site des Chaudronniers pourrait conduire à une opération de logements diversifiés et intégrés, dans la continuité du tissu pavillonnaire existant, dans la perspective d'un départ des entreprises actuelles. L'entrée de ville, à partir de la route Charles Tillon, doit être valorisée et les accès aux quartiers pavillonnaires doivent être améliorés. Le site des Chaudronniers accueillera également les nouvelles Salles de convivialité d'Orly, équipement public indispensable à la vie des Orlysiens, en remplacement des deux aujourd'hui existantes et vétustes (Guy Môquet et Marco Polo). Dans l'attente de la définition d'un programme global d'aménagement sur ce site, le PLU prévoit un périmètre d'inconstructibilité de cinq ans conformément à l'article L.151-41 du Code de l'Urbanisme.





## 2. Orly-Est Pierre au Prêtre • Les Saules • Fer à Cheval



## >>> OAP - Orly-Est (Pierre au prêtre • Les Saules • Fer à Cheval)

Situés dans la boucle du RER C, les quartiers Est d'Orly comprennent le secteur de l'ancien Grand Ensemble et le secteur du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens et comptent plus de la moitié de la population orlysiennne. Les infrastructures ferroviaires séparent ce quartier du Vieil Orly et de la Seine. Les constructions de l'ancien Grand Ensemble, composées de résidences sous la forme de barres et de tours, sont en retrait des limites séparatives et de la voirie. Les opérations de renouvellement urbain ont cependant profondément changé le tissu urbain du Grand Ensemble. Ces formes urbaines tranchent néanmoins avec les secteurs pavillonnaires voisins comme Grignon ou Le Bas Clos. Les quartiers Est d'Orly profitent d'une bonne accessibilité routière (avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant). Aujourd'hui desservis par la gare des Saules (RER C), les quartiers Est verront leur accessibilité nettement renforcée avec l'arrivée à l'horizon 2020 de la ligne de tramway T9 (Porte de Choisy <> Orly-Gaston Viens).

### **Une accessibilité essentiellement routière mais une offre en transport en commun bientôt renforcée**

Urbanisés sur le modèle des grands ensembles, les quartiers Est d'Orly étaient auparavant composés de quartiers enclavés et repliés sur eux-mêmes. La première phase de la rénovation urbaine s'est attelée à recréer un maillage de voies de desserte permettant une meilleure circulation à l'intérieur des quartiers. L'accessibilité des quartiers se fait aujourd'hui essentiellement par ce réseau viaire.

La densité en transports en commun est actuellement moyenne sur le secteur, mais elle sera bientôt renforcée par l'arrivée du tramway T9.

### **La place Gaston Viens (Fer à Cheval), une polarité commerciale majeure**

Le Fer à Cheval est un secteur charnière entre le Vieil Orly et l'ancien Grand Ensemble. Son aménagement s'est inscrit dans la création progressive d'un axe structurant Est-Ouest par l'implantation de logements collectifs et surtout de commerces, autour de nouveaux espaces publics (place Gaston Viens). Le Fer à Cheval constitue aujourd'hui une polarité commerciale et culturelle importante du fait de la présence du centre culturel municipal Aragon Triolet (cinéma, salle de spectacle, médiathèque, expositions), du centre commercial Orlydis et de cellules commerciales situées sur la place Gaston Viens. L'offre commerciale sur ce secteur représente presque un tiers de l'offre commerciale d'Orly.

Cette centralité est relativement récente, le secteur ayant connu une valorisation à partir des années 2000 dans le cadre de la ZAC du Fer à Cheval. Destiné à rééquilibrer la commune sur sa partie Est, ce pôle a connu d'importants travaux, avec la construction de programmes mixtes (commerces, logements sociaux et en accession à la propriété, résidence étudiante) et l'aménagement d'une place publique permettant de faire le lien entre deux axes de circulation majeurs de la ville (avenue

Adrien Raynal-voie des Saules et avenue des Martyrs de Châteaubriant). Cette place bénéficiera de l'arrivée du tramway T9 en accueillant son terminus (avant le prolongement de la ligne vers le plateau et l'aéroport).

Avec un caractère fédérateur à renforcer, le Fer à Cheval doit devenir l'une des deux centralités d'Orly (complémentaire au Vieil Orly), un territoire aux équilibres modifiés par la création de nouveaux quartiers, notamment à l'ouest (SÉNIA, les Carrières...), la poursuite de la rénovation urbaine de l'ancien Grand Ensemble, et l'arrivée de nouveaux transports en commun (T9).

### La rénovation urbaine d'Orly-Est, un processus à achever

La Ville d'Orly fait l'objet d'une politique de renouvellement urbain dynamique depuis les années 1990. Cette politique s'est accélérée après la création de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) et la réalisation du premier projet de rénovation urbaine (2005-2019) qui était lancé avec les objectifs d'intégrer les quartiers concernés au reste de la ville, de développer la mixité sociale et de diversifier les quartiers en installant des activités économiques, des commerces, des équipements, et de nouveaux espaces verts.



Photos : Ville



Ainsi, les quartiers des Aviateurs, des Navigateurs, Calmette/Tilleuls et de la Pierre au Prêtre ont été concernés par des projets urbains de grande ampleur qui ont permis :

- la restructuration urbaine des trois quartiers de la Pierre au Prêtre, des Aviateurs et des Navigateurs, avec une diversification de l'offre de logements,
- la recomposition du centre commercial des Aviateurs le long de la voie des Saules,
- la réhabilitation de plusieurs bâtiments et la résidentialisation de plusieurs ensembles (Pierre au Prêtre, Tilleuls, Aviateurs),
- la recomposition totale de la trame verte et la création d'un maillage permettant de desservir le cœur des quartiers et de les relier entre eux et au reste de la ville,
- une requalification et une hiérarchisation des espaces publics pour permettre une réelle amélioration du cadre de vie des habitants et poser les jalons d'une trame verte revisitée,
- un renforcement important des équipements publics notamment destinés à la petite enfance (maison des P'tits Loup'ings, accueil de loisirs et centre social Andrée Chedid, accueil de loisirs élémentaire Adrienne Bolland, équipement petite enfance des Navigateurs, réhabilitation du Forum Saint-Exupéry, restaurant scolaire Romain Rolland, centre de PMI...).

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

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

Le NPRU prévoit des opérations de démolition/reconstruction, la construction de nouveaux logements, la requalification du parc de l'Oiseau (ex parc Marcel Cachin) et le prolongement du parc Jean Mermoz, la création et la réhabilitation de nouveaux équipements publics et d'intérêt collectif (groupes scolaires, Maison des projets et du développement durable, pôle intercommunal de petite enfance, médiathèque, déplacement de la Mission locale...), la création d'un centre d'affaires de quartier et l'enfouissement des lignes à haute tension. Ce nouveau programme permettra d'améliorer le cadre et les

conditions de vie des habitants de ces quartiers prioritaires de la politique de la ville et une meilleure intégration urbaine au sein de la commune, en s'appuyant sur la future desserte du quartier par le tramway T9.

### Objectifs de l'OAP - Orly-Est

- ♦ Affirmer la place Gaston Viens comme centralité de la commune, en lien avec le Vieil Orly
- ♦ Poursuivre la restructuration urbaine du Grand Ensemble dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine

#### ❶ Affirmer la place Gaston Viens comme centralité de la commune, en lien avec le Vieil Orly

Il faut affirmer le Fer à Cheval comme une nouvelle centralité communale, lieu de convergence des flux et de concentration d'équipements, et de services et organiser le déploiement du centre-ville le long d'un réseau d'avenues dont la vocation urbaine doit être renforcée.

Les orientations d'aménagement pour le Fer à Cheval et la place Gaston Viens sont de :

- repenser la centralité du Fer à Cheval autour de la place Gaston Viens requalifiée, en profitant de l'arrivée du tramway T9, du nouveau collège Robert Desnos et du futur centre de santé municipal, en tant que polarité fédératrice de l'ensemble des quartiers limitrophes. Le secteur du Fer à Cheval doit devenir le point de convergence des différents quartiers orlysiens, dans le prolongement du Vieil Orly,
- développer un espace public généreux et de qualité permettant de gommer l'aspect de carrefour routier,
- valoriser et diversifier l'offre commerciale de la place Gaston Viens en lien avec le centre commercial Orlydis,
- déployer cette centralité renforcée le long des grands axes structurants (avenue Adrien Raynal, voie des Saules, avenue Marcel Cachin et avenue des Martyrs de Châteaubriant),
- poursuivre le renforcement de cette centralité par des équipements publics nouveaux (nouveau centre municipal de santé, nouveau collège Robert Desnos, Maison des projets et du développement durable, redimensionnement de la CAF) et intégrer à cette centralité le pôle d'équipements publics existant dans le quartier Calmette,
- créer un nouveau front urbain bâti le long de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant comprenant la reconstitution d'un linéaire commercial en rez-de-chaussée, dans le cadre de la restructuration du secteur Racine (Pierre au Prêtre) intégré au NPRU.



Esquisses : Atelier Jad et Sami Tabet, Richez Associés

## ② Poursuivre la restructuration urbaine d'Orly-Est dans le cadre du nouveau projet de rénovation urbaine

La rénovation urbaine des quartiers Est sera poursuivie pour intégrer chacun de ses quartiers au reste du territoire communal et proposer à tous les habitants un cadre de vie attractif et apaisé. Le premier projet de rénovation urbaine sera mené à son terme sur les quartiers des Aviateurs, des Navigateurs, Calmette, LOPOFA et de la Pierre au Prêtre qui ont été concernés par des projets urbains de grande ampleur et où quelques projets restent encore à finaliser. Parallèlement, le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) prévu pour une mise en œuvre jusqu'en 2030 portera notamment sur les secteurs Racine et Chandigarh, sur les quartiers des Navigateurs, des Aviateurs, Calmette, et des LOPOFA.

Les orientations d'aménagement pour les quartiers Est sont de :

- offrir un nouveau cadre de vie aux habitants en brisant le cadre uniforme et stigmatisant de l'image et de l'architecture originelle du Grand Ensemble. Les opérations de démolition/reconstruction et de réhabilitation et de résidentialisation seront poursuivies. Certains bâtiments doivent en effet être démolis soit parce que leur position urbaine est bloquante pour le futur fonctionnement du quartier (par exemple avec le besoin de créer des voies nouvelles), soit parce que leur configuration interne (taille, forme des logements...) n'est plus adaptée aux besoins actuels de la population,
- faciliter l'amélioration des constructions existantes par des opérations de surélévation ponctuelle, pour permettre la réalisation de formes urbaines contemporaines, innovantes et répondants aux défis environnementaux et d'accessibilité,
- renouveler l'offre de l'habitat, aussi bien en termes de typologie architecturale qu'en termes de diversification de statut d'occupation pour créer les conditions d'une mixité sociale et de parcours résidentiel pour les Orlysiens,

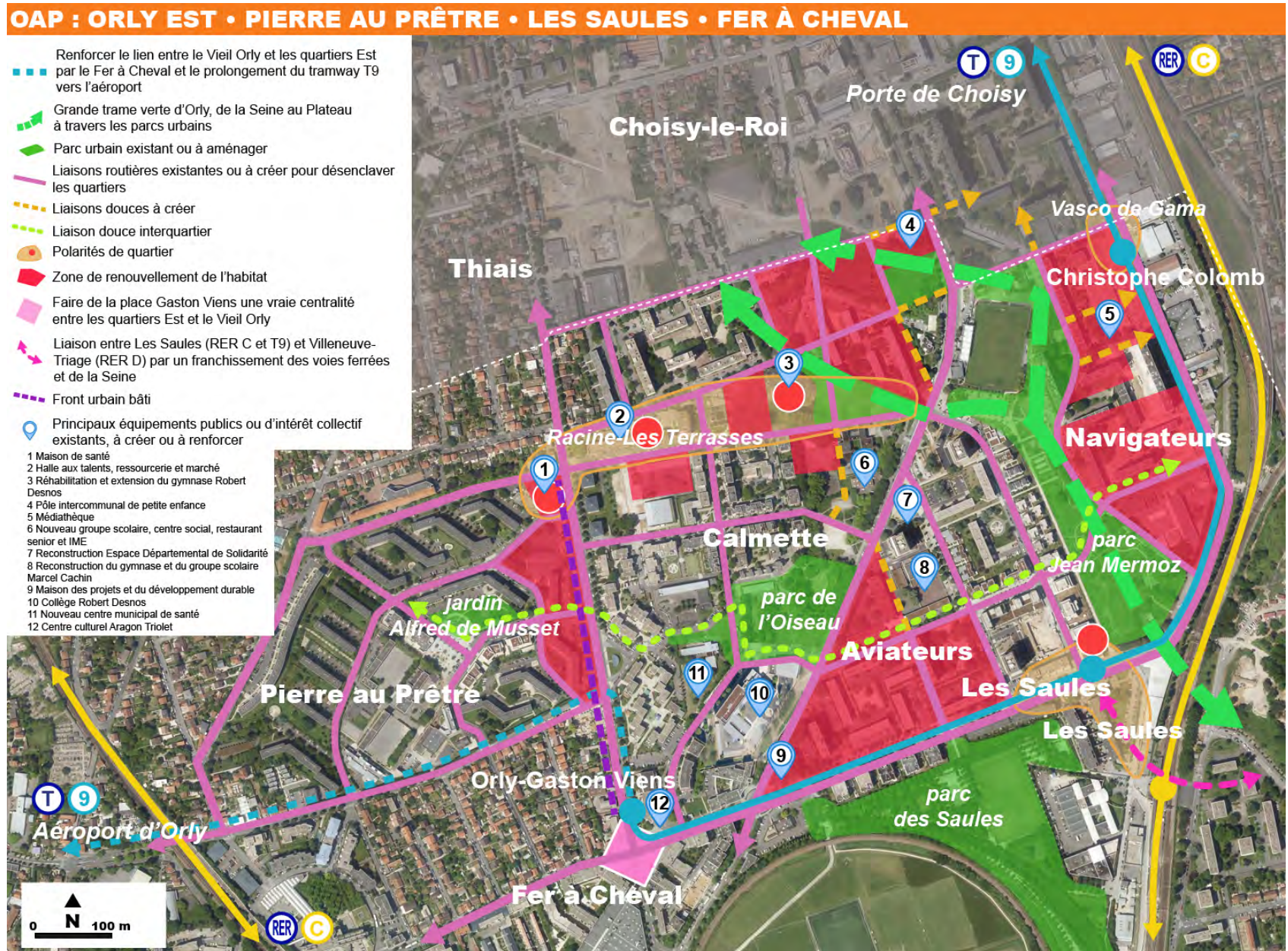
- ouvrir et désenclaver les quartiers en y introduisant une nouvelle trame publique, créant des îlots plus petits, de nouvelles entités résidentielles clarifiant la répartition et la gestion des espaces publics et privés. L'amélioration du maillage des quartiers Est passe notamment par la requalification des avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant, la création de nouvelles voies secondaires ou le prolongement de voies existantes, et la création de venelles et d'allées piétonnes nouvelles,
- renouveler les entrées de ville sur les avenues Marcel Cachin et des Martyrs de Châteaubriant avec le développement d'une nouvelle offre résidentielle et d'activités économiques, la qualité paysagère, la cohérence des formes architecturales et la poursuite des trames vertes intercommunales,
- améliorer considérablement l'offre d'équipements publics et de services, par une restructuration complète (construction, démolition/reconstruction, réhabilitation/extension) des écoles et des gymnases du quartier, et la création de nouveaux pôles d'équipements structurants en lien avec les besoins de la population :
  - pôle intercommunal de petite enfance (crèche, LAEP, RAM) en limite de Choisy-le-Roi,
  - nouvelle polarité d'équipements et de projet social à Calmette (centre social, Institut Médico-Éducatif, nouveau groupe scolaire),
  - médiathèque aux Navigateurs,
  - création d'un nouveau centre municipal de santé avec une nouvelle offre plus adaptée à Calmette,
  - nouvelle maison de santé à la Pierre au Prêtre,
  - aménagement d'un espace multimodal à Chandigarh, entre la station Les Saules et la gare du RER C,
- renforcer le dynamisme économique par l'implantation de nouvelles activités, le soutien à l'économie solidaire, l'entrepreneuriat et l'emploi dans ces quartiers. La polarité commerciale autour du secteur des Terrasses sera renforcée par une polarité autour d'équipements publics socioculturels (Halle aux talents, ressourcerie), du marché et d'un pôle d'activités. La ZAE des Cosmonautes sera requalifiée et prolongée avec la création d'un centre d'affaires de proximité thématique économie sociale et solidaire intégrant une conciergerie solidaire et Espoir (club de prévention spécialisée),
- requalifier le parc de l'Oiseau afin de lui réattribuer une qualité paysagère et urbaine, à proximité immédiate du nouveau groupe scolaire, et de valoriser le patrimoine artistique orlyzien (Oiseau pylône),
- faire pénétrer les espaces paysagers dans la ville en prolongeant par ramifications le parc Jean Mermoz, le parc de l'Oiseau réaménagé et les espaces verts requalifiés de l'ancien Grand Ensemble, pour affirmer une trame verte depuis la Seine jusqu'au cœur des quartiers,
- amener plus de nature par une limitation de l'imperméabilisation des sols, une gestion alternative des eaux de pluie et la préservation et la valorisation des cœurs d'îlots,
- enfouir les lignes à haute tension afin de retrouver une cohésion urbaine entre Choisy-le-Roi et Orly, de limiter l'exposition des habitants au champ électromagnétique et de redonner aux quartiers une nouvelle attractivité,



Photos et esquisses : Ville, Vé paysages

- valoriser l'arrivée du tramway T9 pour renforcer le lien entre les quartiers Est et les autres quartiers d'Orly, améliorer la complémentarité et l'intermodalité entre le tramway, la gare du RER C (Les Saules) et les autres lignes de bus et restructurer et embellir les espaces publics,
- approfondir les études sur les sites de la pointe des Aviateurs et du sud des Navigateurs,
- le renforcement des différents pôles de quartier du Grand Ensemble où la localisation des activités économiques et des équipements sera privilégié sur ces polarités, lieux de flux et de densité urbaine :
  - 1- Racine-Terrasses : le préalable au développement de cette polarité à conforter est le prolongement de la rue des Hautes Bornes. Véritable rue des équipements, cette transversale permettra de connecter la Pierre au Prêtre aux Aviateurs. La vocation de ce pôle est commerciale avec le marché. Et autour de la Halle aux talents, il accueillera des équipements publics socioculturels (ressourcerie) et un pôle d'activités,
  - 2- Vasco de Gama : en lien avec la ZAE des Cosmonautes, ce secteur accueillera de façon privilégiée une activité économique compatible avec une programmation habitat, un centre d'affaires de proximité thématique économie sociale et solidaire intégrant une conciergerie solidaire et Espoir (club de prévention spécialisée),
  - 3- Les Saules : le renforcement du pôle passe par un complément de commerces et le développement d'activités relevant de l'économie sociale et solidaire, en saisissant l'opportunité de l'arrivée du T9, de la proximité de la gare des Saules et des études de restructuration du bâtiment Chandigarh.







## 3. Les Vœux Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

## >>> OAP - Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray

Les secteurs des Vœux, du Trou d'Enfer et du Bouvray sont situés entre les quartiers d'Orly-Est qui font l'objet depuis plusieurs années d'une importante opération de rénovation urbaine et la Seine. Le site est proche de deux stations du RER C (Les Saules et Villeneuve-le-Roi) et du futur tramway T9, alors que la gare de Villeneuve-Triage (RER D) ne se trouve que de l'autre côté de la Seine. Les Vœux et le Trou d'Enfer sont pourtant séparés des autres quartiers et du centre de la ville par les voies ferrées de la Grande Ceinture et du réseau ferré de la gare d'Austerlitz sur lesquelles circulent notamment les trains du RER C, les Intercités et les TER Centre-Val de Loire. Ce site délaissé abrite de vastes espaces de friches liés à la construction des ouvrages d'art (voies ferrées et darse) qui se sont renaturés ces dernières décennies. Une usine de production d'eau potable, gérée par Eau de Paris, se trouve le long du fleuve, entre la darse et les limites communales avec Choisy-le-Roi. Et dans le triangle du Bouvray va s'installer le site de maintenance et de remisage du futur tramway T9.

### Une opportunité de valorisation pour un secteur à forte valeur écologique

Le site des Vœux est un territoire à retrouver, à investir par la ville et à valoriser dans ses qualités paysagères et désormais environnementales. La Seine, paysage orlyzien de premier plan mais également paysage fondateur pour la métropole, est un grand vecteur de continuité spatiale et d'image. Le projet des Vœux se situe dans la continuité du nouveau quartier Parc en Seine à Villeneuve-le-Roi. Les Vœux ont une forte valeur écologique et constituent un réservoir de biodiversité d'intérêt fort. Le relief est fortement marqué par la vallée de la Seine. À proximité immédiate des berges de la Seine, les Vœux sont à la croisée de la grande trame verte et bleue régionale le long de la Seine et de celle irriguant Orly à travers ces multiples parcs et cœurs d'îlots pavillonnaires.

L'enclavement des Vœux empêche les Orlysiens de profiter des atouts du fleuve et de retrouver la Seine.

### Des contraintes naturelles et technologiques à prendre en compte

Les nuisances sonores liées au passage des trains impactent fortement le site. Si le secteur au sud de la darse est relativement protégé du bruit malgré sa proximité avec la voie ferrée, le triangle du Bouvray est, quant à lui, beaucoup plus exposé car situé entre les deux voies ferrées. Le long de la voie ferrée existe également une servitude relative à la construction et à l'exploitation d'oléoduc Le Havre-Paris par la société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL) qui empêche toute construction et toute plantation le long de la canalisation.

La présence du fleuve génère des risques naturels d'inondation par débordement de la Seine et par remontée de nappe, la partie des Vœux situés à l'est de la voie ferrée est ainsi concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation. L'imperméabilisation des sols est aujourd'hui très faible, le site n'étant pas urbanisé.

### **Le Trou d'Enfer : un site stratégique pour finir la ville**

Le Bouvray et le Trou d'Enfer sont délimités par les deux faisceaux ferrés à l'Ouest et à l'Est et par la résidence de la Sablière au sud. Le Bouvray doit accueillir le site de maintenance et de remisage du tramway T9. Le Trou d'Enfer a un rôle stratégique car il fait la jonction entre la Seine et le futur parc écologique des Vœux et les quartiers d'Orly, et entre Orly et Villeneuve-le-Roi. Son aménagement, à dominante résidentielle, est une façon de finir la ville en ramenant Orly vers le fleuve, en particulier comme une composante de la grande trame verte d'Orly de la Seine au plateau.

### **Objectifs de l'OAP - Les Vœux • Le Trou d'Enfer • Le Bouvray**

- ♦ **Aménager les Vœux et reconnaître les bords de Seine comme un site à dominante naturelle dédié à la détente et aux loisirs**
- ♦ **Créer un nouveau quartier résidentiel, dans le prolongement de la ville**

S'inscrivant dans l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont et la Métropole du Grand Paris, le projet d'aménagement des Vœux et du Trou d'Enfer répond à l'ambition de tourner Orly vers la Seine en imaginant au sud un espace dédié aux loisirs de pleine nature associant la valorisation du paysage et la préservation de la biodiversité dans le secteur du Manche de Houe et de la darse.



*Photos et esquisses : Ville*

Les orientations d'aménagement pour les Vœux et le Trou d'Enfer consistent à :

- désenclaver le site en le reliant au reste de la commune, par la gare des Saules (RER C et tramway T9) et à la place Gaston Viens, et en réalisant un franchissement de la Seine vers la gare de Villeneuve-Triage (RER D),
- mettre en valeur le chemin de halage le long du fleuve pour assurer une continuité piétonne et cycliste tout au long de sa rive gauche, et assurer des connexions piétonnes vers toute la ville,
- valoriser le paysage et l'environnement par l'aménagement d'accès facilité à la Seine, par la création d'un grand parc écologique et le développement d'activités de loisirs et pédagogiques en lien avec la nature et la Seine dans la partie sud des Vœux,
- faire des Vœux un site écologique charnière à la croisée de la trame verte et bleue régionale le long de la Seine et de la grande trame verte d'Orly qui va du fleuve jusqu'au plateau à travers les parcs orlysiens et les cœurs d'îlots pavillonnaires,
- préservation de la darse, élément fondamental de la trame bleue d'Orly, et du Manche de Houe, deux secteurs à la biodiversité riche qu'il convient de protéger,
- développer au Trou d'Enfer, à proximité du site de maintenance et de remisage du tramway T9, une offre à dominante résidentielle qui bénéficiera de la proximité avec les gares des Saules du RER C et du tramway T9. Ce nouveau quartier sera connecté aux autres quartiers d'Orly mais aussi à la Seine. Son aménagement devra tenir compte des nuisances liées à la voie ferrée,
- maintenir l'usine des eaux de Paris et ne pas interdire d'éventuels développements sur ses emprises déjà artificialisés,
- être résilient face au risque d'inondation en imaginant des solutions de desserte du secteur en cas de crue et en permettant la libre circulation des eaux.





## 4. SÉNIA

### Chemin des Carrières



## >>> OAP - SÉNIA • Chemin des Carrières

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

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

### Un secteur dominé par l'automobile

Les liaisons sont quasi exclusivement routières, qu'elles soient vers l'extérieur du SÉNIA ou internes à la zone. Elles sont structurées autour de la route Charles Tillon et de la rue du Bas Marin qui ceignent la zone d'activités. À proximité se trouvent des axes routiers majeurs, comme l'A86, la RD86 ou la RD7. La circulation des poids-lourds est importante et est source de nuisances (sonore, trafic, stationnement longue durée non autorisé...), notamment pour les habitations voisines.

La desserte par les transports en commun y est peu développée, malgré la présence de la gare du Pont de Rungis (RER C) qui reste peu accessible et visible et le passage de plusieurs lignes de bus : 183 (Porte de Choisy <> Aéroport Orly Sud), 396 (Gare de la Croix de Berny <> Rungis MIN) et GoCParis (Pont de Rungis <> Aéroport Orly).

Le secteur du SÉNIA reste malgré tout un territoire mal connecté, difficilement pénétrable et circulaire avec une absence de qualité urbaine et un déficit de gestion urbaine, et les espaces publics y sont plutôt dégradés.

### Un secteur mutable, d'intérêt métropolitain et orlysisien

Le déclin partiel des activités du site du SÉNIA et du Chemin des Carrières a conduit à la constitution de friches urbaines, potentiels fonciers dans le contexte tendu du marché immobilier francilien. Par ailleurs, l'arrivée de transports en commun structurants au Pont de Rungis va renforcer considérablement l'attractivité du secteur : prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, passage du TCSP SÉNIA (prolongement de la ligne 393) et création d'une gare TGV. Le SÉNIA va ainsi se retrouver au cœur du pôle Orly-Rungis et en faire un site majeur d'intérêt métropolitain. Ainsi, dès 2007 et la création de l'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont, le pôle d'Orly est identifié comme périmètre stratégique, conduisant à l'instauration d'une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) sur cette partie du territoire communal. Fin 2016, le site Pont de Rungis-Thiais/Orly est sélectionné par l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris (IMGP).

Le SÉNIA et le Chemin des Carrières forment également une articulation entre le Vieil Orly et le plateau sur lequel se situent le domaine aéroportuaire, le secteur de Rungis, la cité-jardin et le futur pôle intermodal du Pont de Rungis (gare TGV, ligne 14, TCSP SÉNIA et le prolongement du tramway T9). Les modes doux de circulation y sont à promouvoir dans une logique de desserte interne et pour les relier au reste de la ville.



Photos et esquisses : Ville, Sathy

### Un secteur aux potentiels écologique et paysager faibles mais à développer

Le SÉNIA est un secteur fortement imperméabilisé à reconquérir et dont les possibilités d'interaction avec le projet de trame verte et bleue sont à inventer. Des espaces verts devront être aménagés et être des éléments de la grande trame verte d'Orly en pas japonais. Des liens sont à constituer avec le parc Georges Méliès tout proche et avec les talus arborés sur les bords de la voie ferrée qui constituent une continuité verte. Cette trame verte pourra s'appuyer sur les futurs cœurs d'îlots mais aussi sur les jardins existants (cité-jardin et rue du Docteur Lecène par exemple).

Situé en limite d'Orly, le SÉNIA doit être revalorisé dans une logique d'entrée de ville. Ainsi, la route Charles Tillon (RD136) et la rue du Bas Marin doivent être paysagées. Son aménagement doit prendre en compte les potentiels paysagers liés à sa situation sur le plateau qui offre des perspectives sur la vallée de la Seine.

Enfin, les énergies renouvelables devront être fortement privilégiées (réseau de chaleur, énergie solaire...).

### **Des nuisances sonores potentielles**

La présence de plusieurs sites d'activités peut représenter des nuisances pour les riverains actuels et les futurs habitants du Chemin des Carrières et du SÉNIA. Par ailleurs, les routes départementales 136 et 153 et les voies ferrées génèrent également du bruit. Les aménagements futurs devront en tenir compte et atténuer ces nuisances sonores.

### **Une nécessité de créer un secteur de renouvellement urbain pour aménager le site et augmenter la population**

Les secteurs du SÉNIA et du Chemin des Carrières sont concernés par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly. Aussi, afin de pouvoir augmenter la population au sein du PEB, il conviendra de créer un secteur de renouvellement urbain. En effet, conformément aux articles L.112-9 et L.112-10 du Code de l'Urbanisme, afin qu'une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur du site concerné soit possible, l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre doit demander au Préfet de délimiter un secteur de renouvellement urbain où les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées. L'augmentation de la capacité de logements et de la population sera ainsi définie dans l'acte de création du secteur de renouvellement, préalablement avant toute opération de création de logements.

### **Objectifs de l'OAP - SÉNIA • Chemin des Carrières**

#### **| ♦ Organiser les évolutions de ce site actuellement périphérique en nouvelle polarité orlysiennne**

Dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont, l'aménagement du SÉNIA et du Chemin des Carrières doit aboutir à la création d'un nouveau quartier d'Orly, mixte car comprenant des activités, des logements, des espaces verts et des équipements publics. Aujourd'hui périphérique, ce quartier doit devenir une nouvelle polarité d'Orly, dans le prolongement de l'axe de centralité Vieil Orly-Fer à Cheval-Les Saules. Ce projet d'envergure métropolitain doit également accompagner la requalification économique de la zone nord du SÉNIA.

Les enjeux du développement urbain pour le SÉNIA sont ainsi de mettre en valeur un pôle regroupant des équipements à rayonnement régional et international, d'accompagner une dynamique métropolitaine, de retrouver une cohérence pour ces territoires fragmentés, de construire un projet de territoire commun avec l'ensemble des acteurs du pôle, d'adapter les modes de transports innervant ce territoire, de retrouver une proximité dans un site à l'échelle métropolitaine, et de

requalifier la zone d'activités de façon phasée avec une optimisation de l'investissement public tout en préservant une dynamique économique.

Les orientations d'aménagement pour le SÉNIA et le Chemin des Carrières sont de :

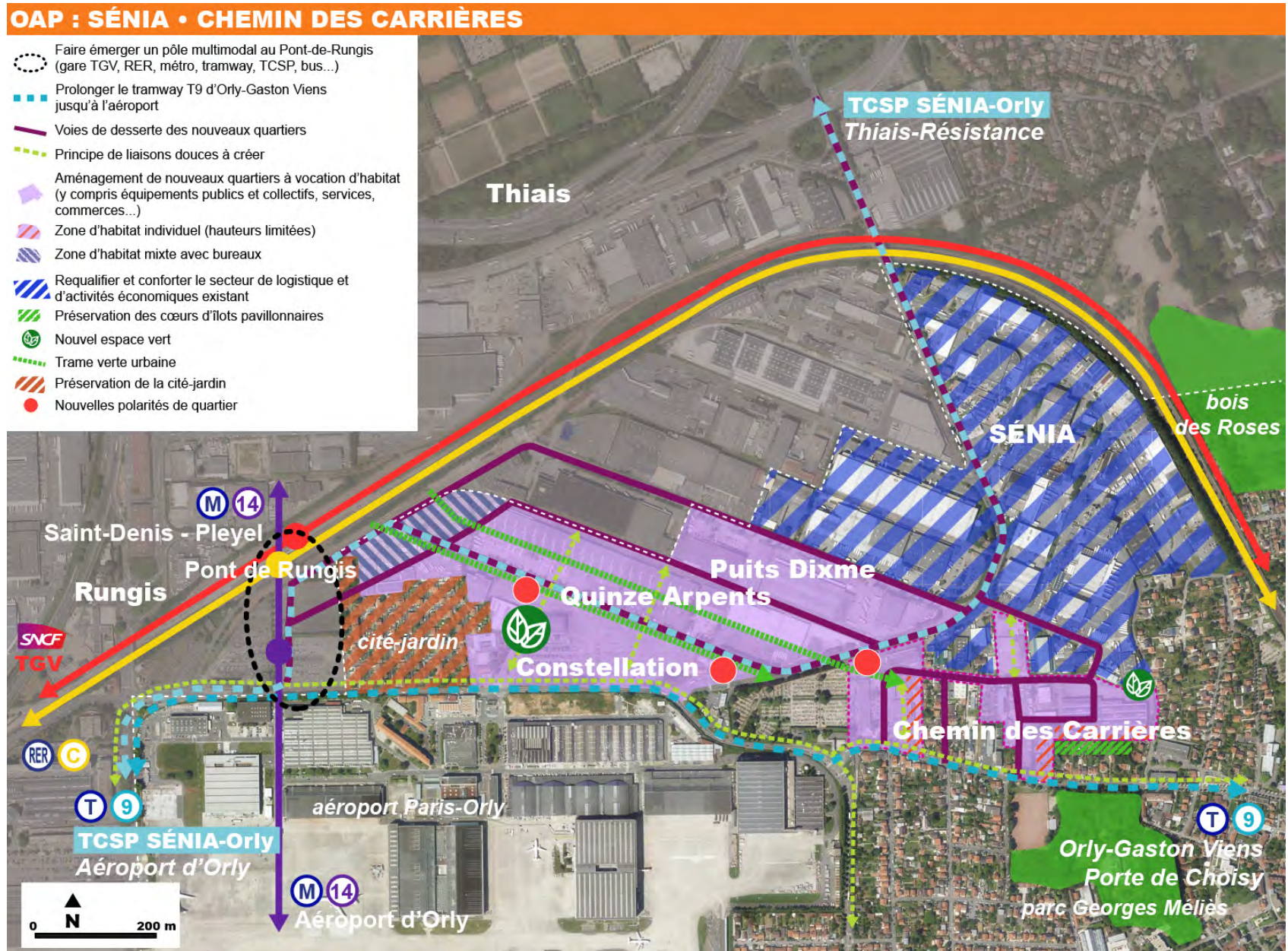
- orienter la mutation du SÉNIA, en veillant à assurer un équilibre entre les différentes fonctions urbaines :
  - la dominante d'activités économiques de la partie est du SÉNIA sera maintenue et sa requalification permettra l'accueil de nouvelles activités économiques et consolider les activités historiques dynamiques, pour offrir de nombreuses opportunités d'emplois aux Orlysiens. La réhabilitation des espaces publics y sera engagée,
  - les potentiels de mutation font du secteur des Quinze Arpents le secteur privilégié de la mutation du SÉNIA, pour réaliser un quartier mixte à dominante résidentielle marqué par son caractère végétalisé. Ce nouveau quartier comprendra de nouveaux équipements publics de proximité et à vocation communal, des commerces et des services,
  - préserver et pérenniser la fonction résidentielle de la cité-jardin,
  - porter une attention particulière aux marges de la zone et aux espaces de transition au sein du site et assurer des transitions douces entre les différentes formes urbaines (hauteur, typologie architecturale...),
- créer un nouveau quartier résidentiel Chemin des Carrières, connecté au reste de la ville :
  - aménagement en priorité des zones occupées par les activités ou les entrepôts générateurs de nuisances,
  - réalisation d'une nouvelle voie interne, uniquement destinée à la desserte des futures habitations,
  - hiérarchisation du maillage viaire pour éviter tout report des problèmes de circulation extérieurs à la zone au sein des zones de logements,
  - création d'un maillage de circulations douces,
  - préservation de l'habitat pavillonnaire existant,
  - préservation des vues et de l'intimité des maisons existantes, en prévoyant uniquement de l'habitat individuel en face des maisons existantes,
  - améliorer les voiries et les espaces publics,



Esquisses : Tolila, Sathy

- valoriser et renforcer le pôle multimodal du Pont de Rungis autour de la gare du RER actuelle, des futures stations des lignes de métro 14, du TCSP SÉNIA (prolongement de la ligne 393) et du tramway T9 prolongé, de nombreuses lignes de bus, et de la future gare TGV. Le pôle du Pont de Rungis permettra de desservir le projet urbain d'envergure métropolitaine, mais devra aussi être efficacement relié au domaine aéroportuaire et au reste de la ville, notamment par la rue des Quinze Arpents destinée à être l'axe privilégié pour assurer cette fonction et pour celle de desserte interne des nouveaux quartiers,
- promouvoir les modes de circulation douce au sein du quartier,
- renforcer les connexions écologiques avec le parc Georges Méliès, dans la perspective de la grande trame verte d'Orly qui va du plateau vers la Seine,
- créer des entrées de ville qualitatives sur le plan paysager, en requalifiant notamment la route Charles Tillon et la rue du Bas Marin,
- mettre en place des commerces, des services et des équipements publics à destinations des futurs habitants mais aussi à l'ensemble des Orlysiens (équipements scolaires, sportifs...),
- mettre en valeur le potentiel paysager lié au relief et au plateau,
- protéger les habitants actuels et futurs des nuisances sonores liées aux routes et aux voies ferrées,
- optimiser les solutions énergétiques en lien avec les équipements existants (notamment le réseau de chaleur existant) et assurer une bonne gestion de l'eau et des déchets,
- réduire l'imperméabilisation des sols déjà très présente et prévoir des dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère.







## 5. Cœur d'Orly

### Domaine aéroportuaire

## >>> OAP - Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

Le secteur aéroportuaire est un secteur unique dans le paysage orlyzien. La plateforme aéroportuaire occupe un tiers de la superficie communale avec les pistes et les terminaux, mais également avec la zone de fret et une zone industrielle de réparation des avions (Air France Industries, au nord du site). C'est un site clos du fait des contraintes de sécurité du site aéroportuaire et peu perméable au reste de la ville, mais qui évolue cependant vers une ville aéroportuaire. Le domaine aéroportuaire est un secteur de flux, notamment avec ceux générés par le trafic aérien. Sa desserte est locale et essentiellement routière, complétée désormais par le tramway T7 qui dessert l'aéroport mais aussi Orlytech, la zone industrielle et le M.I.N. de Rungis.

### Un secteur stratégique à l'intégration paysagère complexe

Le domaine aéroportuaire possède un rayonnement international. De nombreuses opportunités foncières existent, dans le contexte de la transformation des aéroports en véritables pôles d'activités et de commerces. Par ailleurs, le réseau de transports en commun est en cours de renforcement et permettra des accès améliorés au site depuis Paris mais aussi depuis la banlieue et Orly : prolongement de la ligne de métro 14 depuis Bibliothèque François Mitterrand, création de la ligne de métro 18 (Aéroport d'Orly <> Versailles-Chantiers), prolongement des tramways T7 vers Juvisy-sur-Orge et T9 depuis Orly-Gaston Viens, et TSCP SÉNIA (Aéroport d'Orly <> Thiais-Résistance).

L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés, notamment les pelouses, qui participent à la grande trame verte et bleue d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau. C'est un site en partie artificialisé, mais qui doit s'intégrer au projet communal de trame verte et bleue. Son intégration paysagère est complexe mais adaptée à l'activité et à la sécurité aéroportuaire (péril animalier). Cependant, les franges aéroportuaires constituent une entrée de ville dont le traitement paysager peut être amélioré, en particulier en limite avec le Vieil Orly et les quartiers ouest de la commune (Parc de la Cloche, Clos Pantin, Chaudronniers...).

Le réseau de chaleur existant forme un potentiel de développement durable à conforter.

### L'aéroport, une source de nuisances et de risques

L'activité aéroportuaire génère de nombreuses nuisances, notamment sonores avec le survol des avions, mais aussi avec le trafic routier sur la RD136 (route Charles Tillon). Les activités industrielles peuvent gêner les habitants des zones résidentielles voisines. Enfin, il existe également des risques liés aux conduites d'hydrocarbures qui passent sous le domaine aéroportuaire.



Photos et esquisses : ADP, EPT

### Objectifs de l'OAP - Cœur d'Orly • Domaine aéroportuaire

- ♦ Permettre le développement du projet Cœur d'Orly et le renouvellement des franges nord de l'aéroport, en lien étroit avec la modernisation de la plateforme aéroportuaire

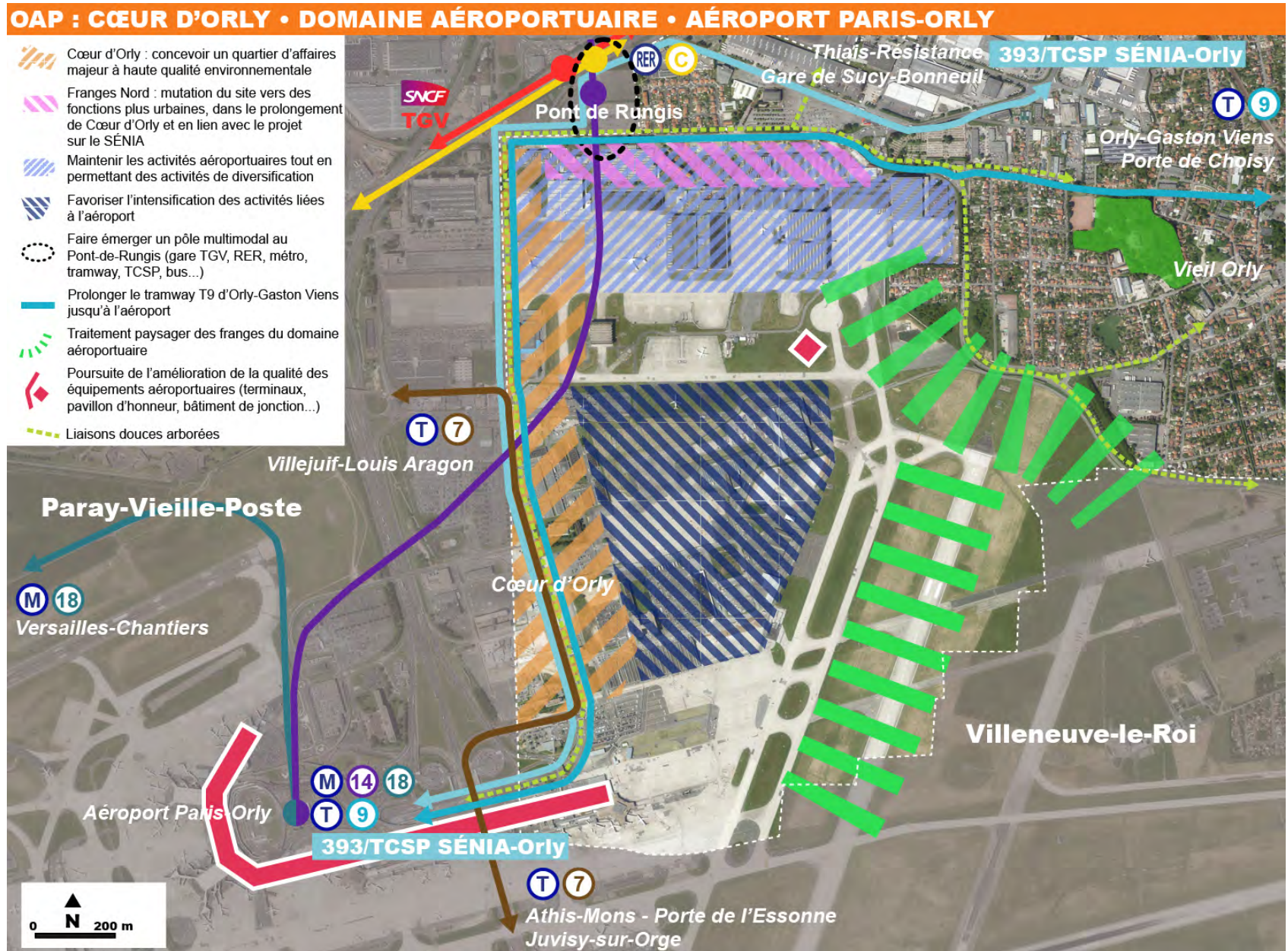
Porté par Aéroports de Paris, le projet Cœur d'Orly doit accompagner le déploiement de la plateforme aéroportuaire en assurant une meilleure intégration dans le territoire métropolitain et en développant également des services utiles et accessibles aux Orlysiens et aux populations riveraines, en contribuant notamment à la croissance des emplois locaux. Cœur d'Orly doit constituer, à terme, un quartier d'affaires et de services de référence à l'échelle du sud de l'agglomération parisienne. Des bureaux, des commerces, des services et un pôle hôtelier sont ainsi prévus pour satisfaire aux demandes des usagers. Parallèlement au déploiement de Cœur d'Orly, les franges nord de la plateforme aéroportuaire seront progressivement restructurées pour accueillir sur certaines emprises disponibles des activités plus urbaines, en synergie avec le développement des quartiers environnants. Si Orly souhaite le maintien de l'aéroport Paris-Orly et le développement des activités aéroportuaires, celui-ci doit se faire dans la réglementation actuelle (maintien du couvre-feu, plafonnement des mouvements annuels...) afin de ne pas amplifier les nuisances dont souffrent les riverains de l'aéroport.

Les orientations d'aménagement pour le Cœur d'Orly et le domaine aéroportuaire sont de :

- organiser les fonctions du site, entre la zone d'activités, les franges de l'aéroport et les emprises nécessaires dédiées au trafic aérien. La diversification des fonctions urbaines sur le site aéroportuaire doit s'appuyer un projet à dominante tertiaire, tout en maintenant les activités aéroportuaires et favorisant l'intensification des activités de la zone de fret,
- inscrire l'aménagement de ce quartier d'affaires majeur à l'échelle métropolitaine dans le cadre d'un projet à haute performance environnementale : optimisation des choix énergétiques en couvrant une partie des besoins au moyen d'installations d'énergie renouvelable (notamment géothermique), haute performance énergétique des constructions nouvelles, limitation de l'imperméabilisation des sols, utilisation de dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales s'intégrant à la trame paysagère, bonne gestion de l'eau et des déchets...

- poursuivre l'amélioration de la qualité des infrastructures et équipements aéroportuaires (terminaux, pavillon d'honneur...),
- anticiper le renforcement du caractère multimodal du secteur, où de nombreux modes de transport collectifs vont se croiser (métros 14 et 18, Orlyval, bus, tramways T7 et T9, TCSP SÉNIA, bus). Il convient de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture. L'aéroport doit être mieux relié aux quartiers périphériques, notamment au reste du territoire communal avec le prolongement du T9 depuis Orly-Gaston Viens et une connexion avec le Pont de Rungis (RER C, M14 et gare TGV). Parallèlement, les déplacements doux devront être favorisés et les espaces publics devront être requalifiés et plus visibles. Le pôle Aéroport d'Orly doit ainsi rester un pôle performant à l'échelle métropolitaine,
- renforcer l'intérêt écologique du site, notamment avec les alignements d'arbres et les pelouses et friches aéroportuaires, qui sont des éléments importants de la grande trame verte et bleue d'Orly,
- créer une entrée de ville qualitative sur le plan paysager, et permettant une perméabilité avec le reste de la commune,
- protéger les habitants contre les nuisances sonores et les risques technologiques.





## 6. La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

## >>> OAP - La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau

Le territoire orlyzien s'étire perpendiculairement à la Seine et comprend trois entités géographiques et paysagères structurantes : la vallée de la Seine et la plaine alluviale (quartiers Est, usine des eaux), les coteaux où se situent le Vieil Orly et les quartiers pavillonnaires (Parc de la Cloche, Clos Pantin), et le plateau de Longboyau où se sont développées la plateforme aéroportuaire et la zone d'activités du SÉNIA. Cette topographie offre ainsi des vues diversifiées et des paysages urbains marqués. Par ailleurs, Orly compte plusieurs espaces de nature et verts disséminés sur le territoire communal, des espaces d'eau, des alignements d'arbres en milieu urbain... Tous concourent à façonner l'identité écologique et paysagère d'Orly.

Tous ces espaces doivent être mis en cohérence au sein d'une grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau aux fonctions écologiques, sociales, de mobilités et de loisirs.

### **La trame verte et bleue : un outil de protection de la biodiversité et d'aménagement du territoire**

Pour se maintenir et se développer, les êtres vivants ont besoin de pouvoir échanger et donc de circuler. Depuis quelques décennies, l'intensité et l'étendue des activités humaines (urbanisation, construction d'infrastructures) contraignent voire empêchent les possibilités de communication et d'échanges pour la faune et la flore sauvage. Cette fragmentation des habitats naturels est l'un des principaux facteurs de réduction de la biodiversité. L'enjeu est donc de limiter cette fragmentation en recréant des liens écologiques. Pour répondre à cet enjeu, les lois Grenelle 1 et 2 prévoient l'élaboration d'une trame verte et bleue aux échelles nationale, régionale et locale. La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à constituer ou à reconstituer un réseau écologique cohérent pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer et donc d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services. L'élaboration de la trame verte et bleue est une obligation suite au Grenelle de l'Environnement afin d'intégrer un objectif de préservation et de restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. L'échelon communal doit ainsi intégrer la trame verte et bleue dans son Plan Local d'Urbanisme et celle-ci doit être cohérente avec la trame verte et bleue régionale, établie dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique d'Île-de-France (SRCE).

### **Des composantes naturelles locales à articuler en réseau écologique fonctionnel**

La trame verte et bleue est constituée de :

- réservoirs de biodiversité. Ce sont les milieux les plus remarquables du point de vue de la biodiversité. Ils abritent des espèces jugées prioritaires ou déterminantes ou constituent un habitat propice à leur accueil. Les conditions vitales au



maintien de la biodiversité et à son fonctionnement sont réunies (une espèce peut y trouver les conditions favorables à son cycle biologique : alimentation, reproduction, repos...),

- corridors écologiques. Il s'agit d'une nature plus ordinaire permettant les échanges entre les réservoirs de biodiversité. Les déplacements permettent à la faune de subvenir à la fois à ses besoins journaliers (nutrition), saisonniers (reproduction) ou annuels (migration).

En milieu urbain, deux types de corridors écologiques sont à valoriser pour faciliter les échanges entre les réservoirs :

- les corridors linéaires. Il s'agit d'espaces de nature ordinaire présentant une continuité au sol, sans obstacle et permettant de relier deux réservoirs de biodiversité de façon linéaire. Ils permettent les déplacements de la faune terrestre (mammifères notamment). Ce sont par exemple les berges de la Seine,

- les corridors en pas japonais. Il s'agit d'éléments de nature ordinaire localisés en îlots ponctuels. Ces espaces de transition sont typiques des milieux urbains, où les fragmentations nombreuses ne permettent pas toujours d'assurer un déplacement continu. Ces espaces permettent alors d'assurer les échanges entre les réservoirs de biodiversité pour la faune volante (chiroptères, avifaune, insectes). Ce sont par exemple les jardins dans le tissu pavillonnaire ou les espaces verts publics.



Photos : Ville, EPAORSA

### **Un intérêt écologique, mais aussi paysager, social, économique, de loisirs, de mobilités...**

La trame verte et bleue constitue un support de fonctions écologiques. Mais elle est également support de fonctions sociales voire économiques au travers des services écosystémiques rendus par les milieux constitutifs de la trame verte et bleue aux citoyens, et ce d'autant plus dans un contexte urbain. Les espaces verts urbains, en plus de jouer un rôle majeur dans le maintien de la trame verte et bleue par la création d'espaces relais entre les réservoirs de biodiversité, constituent également des espaces de détente, contribuent à des ambiances urbaines de qualité, assurent une régulation du climat local, permettent une gestion alternative des eaux pluviales... C'est ce qu'on appelle la multifonctionnalité de la trame verte et bleue.



Le rôle social de la trame verte et bleue s'exprime ainsi par l'accessibilité maîtrisée de certains espaces verts au public. C'est le cas par exemple des parcs Georges Méliès, Jean Mermoz ou de l'Oiseau et du bois des Roses. Ils permettent aux Orlysiens de se rencontrer et, pour ceux qui ne possèdent pas de jardin, de profiter d'espaces verts. Certains ont également une vocation de loisirs plus affirmée, comme le parc du Grand Godet.

Ces espaces verts peuvent servir de support de mobilités douces privilégié pour les plus linéaires d'entre eux, comme les berges de la Seine, le parc Jean Mermoz ou le long des alignements d'arbre.

### **La trame verte et bleue, support du développement urbain d'Orly**

Le développement urbain d'Orly est organisé perpendiculairement à la Seine et certains aménagements urbains ont répondu à cette structuration (axe Les Saules-place Gaston Viens-Vieil Orly). La mise en œuvre de la trame verte et bleue, des berges de la Seine au plateau de Longboyau, permet de poursuivre ce développement urbain sur laquelle s'appuient désormais tous les projets urbains de la Ville :

- aménagement du site des Vœux et du Trou d'Enfer,
- rénovation urbaine des quartiers Est,
- redynamisation du Vieil Orly,
- préservation des quartiers pavillonnaires,
- aménagement du secteur du SÉNIA et du Chemin des Carrières,
- relier la plateforme aéroportuaire au reste d'Orly.

La mise en œuvre de cette grande trame verte et bleue d'Orly s'opère sous la forme de pas japonais composés d'espaces verts et de nature reliés entre eux par des corridors écologiques (alignements d'arbres, talus ferroviaires, cœurs d'îlot pavillonnaires).

La trame verte et bleue d'Orly s'appuie sur une grande diversité d'espaces :

- la Seine, réservoir de biodiversité et corridor écologique d'envergure nationale,
- les berges de la Seine, réservoir écologique majeur,
- les mares, sources et étangs qui sont des réservoirs de biodiversité à protéger et valoriser (darse, étang du Trou à Glaise, ru du parc Georges Méliès),
- les espaces de nature, véritables réservoirs de biodiversité (bois des Roses, Manche de Houe, parc Georges Méliès, parc de la Maison de l'enfance, parc de la Cloche),
- des parcs et squares urbains qui offrent des espaces de respiration et végétalisés mais qui ont une vocation sociale et de loisirs plus affirmée (parc des Saules, futur parc écologique des Vœux, futur parc au SÉNIA),
- les pelouses et friches aéroportuaires qui ont un potentiel écologique non négligeable mais qui n'ont pas vocation à être ouvertes au public,
- les cœurs d'îlots des zones pavillonnaires qui sont des espaces de respiration en milieu urbain,

- les talus des voies ferrées qui jouent le rôle de corridor écologique en reliant les espaces de nature et verts entre eux et qui offrent un refuge pour la petite faune,
- les alignements d'arbres le long des voies qui constituent également des corridors écologiques et des espaces de respiration.

### **Objectifs de l'OAP - La grande trame verte et bleue de la Seine au plateau de Longboyau**

- ♦ **Créer une grande trame verte et bleue, support de fonctions écologiques, environnementales, urbaines et sociales**

L'aménagement d'une grande trame verte et bleue, de la Seine au plateau de Longboyau, sous la forme de pas japonais reliés entre eux par des corridors écologiques, doit servir de support au développement urbain d'Orly et relier les différents quartiers entre eux. En 2019, le ratio d'espaces verts ouverts au public est d'environ 12,2 m<sup>2</sup> par habitant. D'ici 2030, la Ville d'Orly envisage de le porter à plus de 14 m<sup>2</sup>. La mise en œuvre de la grande trame verte et bleue d'Orly s'appuie à la fois sur des actions publiques (création et aménagement d'espaces verts par exemple) mais aussi par la participation des Orlysiens (notamment avec la préservation des cœurs d'îlot pavillonnaire).

Les orientations d'aménagement pour la grande trame verte et bleue d'Orly sont de :

- préserver, valoriser et réaménager les espaces verts dans les différents quartiers de la ville. Orly dispose de grands parcs urbains aux qualités environnementale et sociale reconnues. Le parc Jean Mermoz a fait l'objet d'un aménagement récent. Le parc Georges Méliès est en cours de réaménagement, de même que le parc de l'Oiseau (ex Marcel Cachin) et devrait même être étendu dans le cadre du NPRU. Le réaménagement des parcs de la Cloche et des Saules devrait être étudié. Le départ prochain de la crèche départementale permettra l'extension du parc de la Cloche,
- préserver le bois des Roses et l'ouvrir au public. L'acquisition par la Ville du parc de la Fondation d'Auteuil permettra d'offrir un espace vert de plus de 4,5 hectares au nord d'Orly, qui devrait se prolonger sur Thiais, respectant ainsi les directives du SDRIF d'y créer un espace vert d'intérêt régional,
- aménagement du secteur des Vœux en un parc écologique à vocation de loisirs, respectant la vocation écologique du site et tenant compte des risques d'inondation. La darse et le Manche de Houe verront leur vocation de réservoir de biodiversité reconnu et ne seront donc pas ouverts au public,
- créer un nouvel espace vert de plus de deux hectares dans le secteur du SÉNIA, entre la rue des Quinze Arpents, la cité-jardin et la route Charles Tillon,
- créer de nouveaux espaces verts qualitatifs dans le cadre du NPRU (pelouses Buffon),
- créer un nouvel espace vert dans le secteur du Trou d'Enfer, maillon entre les Vœux et le parc Jean Mermoz,

- préserver les pelouses et friches aéroportuaires, secteurs de biodiversité qui, sont de par leur situation et leur non accessibilité au public, des zones de refuge pour les espèces,
- préserver les talus ferroviaires et des alignements d'arbre qui forment des corridors écologiques reliant les espaces de nature entre eux,
- préserver les cœurs d'îlot des quartiers pavillonnaires en les rendant inconstructibles et favoriser les perméabilités écologiques,
- préserver les milieux aquatiques d'Orly, notamment l'étang du Trou à Glaise et la darse de l'usine des eaux, qui sont des espaces naturels confidentiels.

Au-delà des projets d'espaces verts et de nature contenus dans les opérations d'aménagement portées par la Ville d'Orly et les documents qui y sont liés (SÉNIA, rénovation urbaine des quartiers Est, parc écologique des Vœux...), le PLU révisé d'Orly permet la mise en œuvre de la grande trame verte et bleue par :

- des inscriptions graphiques au plan de zonage :
  - emplacement réservé pour l'acquisition du parc de la Fondation d'Auteuil,
  - espace vert paysager relai, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
  - réservoir de biodiversité, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
  - jardin familial, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme,
  - cimetière paysager, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme,
  - talus ferroviaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
  - pelouse de la zone aéroportuaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
  - espace boisé classé,
  - milieux aquatiques et humides, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
  - arbre remarquable et alignement d'arbres, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme,
- des règles contenues dans le règlement d'urbanisme :
  - des coefficients de biotopes ambitieux dans les zones du PLU pour conserver des surfaces de pleine terre importantes,
  - des coefficients d'emprise au sol permettant de limiter l'imperméabilisation des sols,
  - l'obligation de créer des passages pour la petite faune dans les clôtures,
  - l'interdiction de la construction dans les fonds de parcelle,
  - l'incitation à réaliser des toitures végétalisées pour les toits terrasse de plus de 150 m<sup>2</sup>.



