

PLAN LOCAL
D'URBANISME

Ville d'Orly 



RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

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

DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
GRAND-ORLY SEINE BIEVRE

COMMUNE D'ORLY

**REVISION DU PLAN LOCAL
D'URBANISME**

Enquête publique du 19 octobre au 13 novembre 2019

RAPPORT

Jean-Pierre Maillard commissaire-enquêteur

*Enquête publique relative à la révision du PLU d'Orly Dossier E19000095/77
Arrêté du président de l'EPT 12 n° A2019-363 bis du 17 septembre 2019*

SOMMAIRE I^{ère} PARTIE :

RAPPORT D'ENQUETE

I.1 Le cadre de l'enquête publique	<i>page 3</i>
<i>I.1-1 Généralités</i>	<i>page 3</i>
<i>I.1-2 Opérations préalables à l'enquête publique</i>	<i>page 4</i>
<i>I.1-3 Modalités et déroulement de l'enquête publique</i>	<i>page 5</i>
<i>I.1-4 Composition du dossier d'enquête publique</i>	<i>page 8</i>
I.2 Objet de l'enquête publique	<i>page 9</i>
<i>I.2-1 Finalité de la procédure</i>	<i>page 9</i>
<i>I.2-2 Le projet</i>	<i>page 9</i>
<i>I.2-3 Les dispositions réglementaires</i>	<i>page 9</i>
<i>I.2-4 Examen des pièces du dossier</i>	<i>page 10</i>
I.3 Examen des observations recueillies	<i>page 10</i>
<i>I.3-1 Expression sur la composition du dossier</i>	<i>page 12</i>
<i>I.3-2 Expression sur la communication</i>	<i>page 12</i>
<i>I.3-3 Analyse des autres observations</i>	<i>page 13</i>
I.4 Conclusion du rapport	<i>page 41</i>

SOMMAIRE II^{ème} PARTIE :

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

page 43

Annexes

- 1 Procès-verbal de synthèse et grille de dépouillement*
- 2 Lettre en réponse du porteur de projet et deux annexes*

1ère PARTIE

RAPPORT D'ENQUETE

I.1 Le cadre de l'enquête publique

I.1-1 Généralités

Le territoire de la commune d'Orly, située à 9 km au sud de Paris, est bordé à l'est par la rive gauche de la Seine puis s'étend sur la plaine alluviale et sur un coteau jusqu'au plateau de Longboyau à une altitude moyenne d'environ 85 m NGF, occupé par les terrains de l'aéroport éponyme. D'une superficie de 669 hectares, la commune d'Orly est limitrophe à l'ouest de Rungis, au nord de Thiais, au nord-est de Choisy-le-Roi et au sud-est de Villeneuve-le-Roi.

Administrativement Orly s'inscrit dans la région Ile-de-France, le département du Val-de-Marne, la métropole du Grand Paris et l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT 12). Avec Ablon-sur-Seine et Villeneuve-le-Roi la ville constitue le canton d'Orly.

D'une population légale de 23 515 habitants au 1^{er} janvier 2018 Orly se caractérise, avec une majorité de logements sociaux, comme une commune populaire. Avec des grands ensembles hérités du passé, les municipalités successives se sont employées à de considérables actions de renouvellement urbain qui restent à poursuivre.

La commune est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) dont la révision a été prescrite par délibération du conseil municipal du 11 avril 2013.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, avec 23 autres communes, dans le cadre de la création de la métropole du Grand Paris, Orly est incluse au périmètre de l'EPT 12 à qui est dévolue la compétence de l'aménagement du territoire et, partant, celle de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme communaux ou intercommunaux.

Les changements administratifs induits par la création de nouvelles entités administratives ont contribué à allonger les délais de l'instruction d'un dossier initié il y a plus de six ans.

L'étude du PLU et l'établissement du dossier d'enquête publique étant finalisés, l'EPT 12 s'est formellement substitué à la commune d'Orly pour arrêter le PLU et décider sa mise à l'enquête publique. A contrario l'EPT 12 a délégué à la commune d'Orly qui l'a accepté, la poursuite du suivi de la procédure de la révision du PLU.

L'EPT 12 peut être également désigné, dans ce qui suit, par « le porteur de projet ».

Compte tenu de la réglementation actuelle des collectivités territoriales et de l'existence de l'EPT 12, la prochaine révision du PLU d'Orly s'effectuera certainement dans le cadre d'un PLUI à l'échelle de l'établissement public. Dans cette perspective le dossier soumis à

l'enquête publique aurait peut-être eu avantage à être moins autocentré sur le territoire communal d'autant qu'il est inséré dans la réalité urbaine de la banlieue au-delà de ses limites. En effet, on mesure vite qu'Orly, hachée par les emprises de la SNCF, est dominée par deux acteurs institutionnels porteurs d'aménagement Aéroports de Paris (ADP) et l'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA) qui concernent d'autres communes.

I.1-2 Opérations préalables à l'enquête publique

Par délibération en date du 11 avril 2013 le conseil municipal d'Orly a prescrit la révision du PLU et défini les objectifs en précisant les modalités de concertation et d'association.

Par délibération en date du 19 novembre 2015 le conseil municipal d'Orly a débattu sur les orientations générales du nouveau projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Faisant suite à la création de la métropole du Grand Paris, par décret en date du 11 décembre 2015 a été fixé le périmètre de l'établissement public territorial 12, dénommé depuis « Grand-Orly Seine Bièvre », avec effet au 1^{er} janvier 2016.

Par délibération en date du 18 février 2016 le conseil municipal d'Orly a demandé à l'EPT 12 le transfert de l'instruction du dossier de révision du PLU communal.

Par décision en date du 6 octobre 2017 la mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe) a demandé que le dossier du projet de révision soit soumis à évaluation environnementale.

Par délibération en date du 16 octobre 2018 le conseil municipal d'Orly a débattu de l'actualisation des orientations générales du nouveau projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Par délibération en date du 13 novembre 2018 le conseil territorial de l'EPT 12 a à son tour débattu sur l'actualisation des orientations générales du nouveau projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Par une première délibération en date du 18 avril 2019 le conseil municipal d'Orly a donné un avis favorable sur le bilan de la concertation relative à la révision du PLU.

Par une deuxième délibération en date du 18 avril 2019 le conseil municipal d'Orly a donné un avis favorable sur le projet de PLU révisé.

Par une première délibération en date du 28 mai 2019 le conseil territorial de l'EPT 12 a, à son tour, donné un avis favorable sur le bilan de la concertation relative à la révision du PLU.

Par une deuxième délibération en date du 28 mai 2019 le conseil territorial de l'EPT 12 a arrêté le projet de PLU révisé.

Par décision n° E19000095/77 du 27 juin 2019, Mme la vice-présidente déléguée du tribunal administratif de Melun m'a désigné commissaire-enquêteur pour conduire l'enquête publique (Pièce n° 1).

Par arrêté n° A2019-363 bis en date du 17 septembre 2019 (cf. Pièce n° 2) M. le président de l'EPT 12 a prescrit l'enquête publique relative à la révision du PLU d'Orly.

Le dossier d'enquête publique (Pièce n° 2) m'a été présenté le 1^{er} août 2019 à la mairie d'Orly par M. Fabien Chébaud, directeur de l'urbanisme de la commune. Après lecture du dossier, un nouvel échange est intervenu avec M. Chébaud le 1^{er} septembre 2019 précédé d'un entretien avec Mme Christine Janodet, maire, et M. Jean-François Chazottes, premier adjoint au maire chargé de l'urbanisme.

La procédure étant portée par l'EPT 12, dès lors qu'un dossier et un registre d'enquête sont déposés au siège de la collectivité territoriale, j'ai proposé qu'au moins une permanence s'y tienne. Il n'a pas été donné suite à ma demande étant considéré d'une part la mise à disposition des services municipaux à l'établissement public pour l'organisation de l'enquête publique, la désignation de l'hôtel de ville d'Orly (centre administratif communal) comme siège de l'enquête publique et d'autre part les difficultés d'accès aux bureaux de l'établissement public dans le quartier Cœur Orly comme l'absence de visibilité de ce service administratif. J'ai constaté ces deux réalités et ne peux que m'étonner de l'anonymat d'un service public dans un immeuble de bureaux.

I.1-3 Modalités et déroulement de l'enquête publique

Les modalités de l'enquête publique ont été fixées par un arrêté du président de l'EPT 12 n° A2019-363 bis en date du 17 septembre 2019 pris en concertation avec le commissaire-enquêteur. La décision administrative fixe la durée, les dates d'ouverture et de clôture, le siège de l'enquête en l'hôtel de ville d'Orly, l'accès au dossier, les moyens du recueil des observations sur registres et par Internet, et les dates et lieu des quatre permanences du commissaire-enquêteur.

La visite d'ensemble de la commune a été effectuée le 10 octobre 2019, sous la conduite de M. Chébaud, directeur de l'urbanisme et de l'habitat. Cependant, comme habitant du Val-de-Marne je n'étais pas sans déjà connaître le territoire et aussi comme commissaire-enquêteur étant déjà intervenu lors d'enquêtes publiques touchant de près ou de loin Orly, notamment celles relatives au plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Paris-Orly (PEBO) et à l'élaboration du PLU de Thiais.

I.1-3.1 Affichage

L'information du public conforme à la réglementation a été effectuée par l'apposition d'une affiche dont j'ai constaté la présence au siège de l'enquête publique, le centre administratif municipal d'Orly (Pièce n° 3).

L'affichage est attesté par un certificat du maire d'Orly en date du 28 novembre 2019 (Pièce n° 4).

La communication « affiche » a été complétée par une annonce sur les panneaux électroniques municipaux contenant un message informatif sur l'enquête publique.

I.1-3.2 Annonces dans la presse

De même l'information a été effectuée, selon les modalités prescrites par l'arrêté territorial du 17 septembre 2019, au moyen de deux annonces par voie de presse intervenues :

- dans le quotidien Le Parisien, édition du 23 septembre 2019
- dans l'hebdomadaire L'Echo d'Ile-de-France, édition du 20 septembre 2019.

Ces annonces ont été régulièrement renouvelées à savoir :

- dans le quotidien Le Parisien, édition du 18 octobre 2019
- dans l'hebdomadaire L'Echo d'Ile-de-France, édition du 11 octobre 2019.

Les fac-similés des insertions figurent en pièces n° 5-a,-b,-c, et -d.

Le journal municipal de la ville d'Orly « Orly notre ville » n° 450 de septembre-octobre 2019 annonce également la tenue de l'enquête publique (page 12) (Pièce n° 6) et la disponibilité du dossier sur le site Internet www.mairie-orly.fr dont j'ai vérifié l'opérationnalité. On pouvait également trouver en mairie un imprimé informant de façon pédagogique sur l'enquête publique (Pièce n° 7).

I.1-3.3 Permanences

Les permanences fixées ont bien eu lieu, aux jours et heures annoncés dans les locaux du centre administratif d'Orly à savoir les :

- jeudi 10 octobre 2019 de 9 h 30 à 12 h 30
- samedi 19 octobre 2019 de 9 h à 12 h,
- lundi 4 novembre 2019 de 14 h 30 à 17 h 30
- mercredi 13 novembre de 14 h 30 à 17 h 30.

Lors des permanences, j'ai été accueilli à Orly par M. Chébaut et/ou Gallo de la direction de l'urbanisme et de l'habitat de la ville d'Orly. Personne ne s'est présenté à la première permanence. Lors des deux permanences suivantes, j'ai reçu deux personnes à chaque fois, répondu à leurs questions sans qu'elles ne portent d'observation au registre d'enquête publique. Le jour de la dernière permanence j'ai été pris dans un embouteillage démesuré provoqué par la fermeture de l'autoroute A86 suite à un accident. Pour rejoindre le centre administratif j'ai alors choisi d'utiliser la SNCF pour franchir la Seine et n'ai pu arriver qu'à 16 h 40. Toutefois j'ai invité M. Nicolas Gallo, jusqu'à mon arrivée, à recevoir le public, à le faire si possible patienter, en donnant la possibilité de me joindre au téléphone et en invitant au dépôt des observations sur le registre d'enquête publique ou par Internet. En mon absence six personnes se sont présentées sachant que j'ai rencontré deux d'entre-elles en fin de permanence. Quatre d'entre elles ont exprimé un avis sur le registre d'enquête ou confirmé celui qui y était déjà déposé. Deux personnes que je n'ai pu rencontrer (M. et Mme Martineau) ont fait connaître leur opposition à la densification du parc de la Cloche sans porter de mention au registre d'enquête. L'enquête publique a été régulièrement close à 17 h 30.

I.1-3.5 Dossier, registres et messagerie

Un dossier d'enquête publique (Pièce n° 2) et le registre affecté à la mairie d'Orly (Pièces n° 8-a et -b) d'une part, un second dossier et le registre affecté au siège de l'EPT 12 (Pièce n° 9) d'autre part, registres effectivement paraphés par mes soins, ont été respectivement mis à la disposition du public pendant la durée de l'enquête publique :

- en mairie d'Orly (centre administratif, 7 avenue Adrien Raynal) les lundis, mardis, mercredis et vendredis 8 h 30 à 12 h 30 et de 14 h à 17 h 30, les jeudis de 14 h à 17 h 30 et les samedis de 8 h 30 à 12 h. La permanence du jeudi matin du 10 octobre 2019 a permis l'ouverture exceptionnelle de la mairie au public et donné une opportunité supplémentaire de consultation du dossier d'enquête,
- au siège de l'EPT 12, 11 avenue Henri Farman à Paray-Vieille-Poste du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h.

Le dossier d'enquête pouvait également être consulté sur Internet à l'adresse <http://www.mairie-orly.fr> et au centre administratif de la mairie d'Orly depuis une borne multimédia mise à disposition aux heures d'ouverture. Par ce moyen dématérialisé le public a eu la possibilité de déposer des observations par courriels. Le suivi de la réception des courriels a été confié à la société Publilégal. Jour après jour, les courriels ont été transférés à la direction de l'urbanisme de la commune d'Orly et à moi-même. Ils ont également été imprimés au lendemain de leur réception afin d'être annexés tant au registre déposé au centre administratif communal qu'à celui de l'établissement public territorial pour la complète information du public.

Au terme de la dernière permanence j'ai pris le registre déposé en mairie. Je l'ai clos le lendemain après avoir inséré les courriels du dernier jour transférés dans la nuit par Publilégal. Le registre déposé au siège de l'EPT 12 m'a été transmis par voie postale également pour clôture intervenue le 22 novembre 2019.

I.1-3.6 Procès verbal des observations et réunion « sous huitaine » (Annexe n° 1)

En application de l'article 11 de l'arrêté territorial du 17 septembre 2019 les observations recueillies ont fait l'objet d'un procès-verbal de synthèse adressé par courriel au porteur de projet le 25 novembre 2019. Le procès-verbal est rapporté *in extenso* au point I.3. Avec l'analyse des observations il rapporte, détaille et classe par thème les observations recueillies.

La date de la réunion « sous huitaine » a été verbalement convenue le 26 novembre 2019. Elle s'est tenue ce jour-là en mairie avec la participation de M. Jean-François Chazottes 1^{er} adjoint au maire d'Orly et de M. Fabien Chébaut directeur de l'urbanisme de la commune. Le porteur de projet a disposé de quinze jours pour répondre aux observations.

I.1-3.7 Réponse du porteur de projet

Au nom de l'EPT 12 la commune a communiqué sa réponse par courriel en date du 11 décembre 2019 et par courrier daté du 9 décembre 2019 (Annexe n° 2) reçu le 16 décembre 2019.

J'en ai accusé réception par courriel du 12 décembre 2019. Considérant l'échéance d'un mois prescrite par l'arrêté de l'EPT 12, soit le 13 décembre 2019, j'ai sollicité par courriel du 12 décembre 2019 une semaine de délai pour finaliser le rapport, les conclusions et avis du commissaire-enquêteur, une demande qui a été acceptée par retour.

Pour faciliter l'intégration des réponses dans le rapport et ne pas déformer leur contenu, le fichier de la trame du rapport a été communiqué au porteur de projet en l'invitant à compléter les alinéas « Réponse du porteur de projet ». Les éléments de réponse figurent en bleu dans le texte.

I.1-4 Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public au siège de l'EPT 12 et au centre administratif municipal d'Orly, également disponible de façon dématérialisée sur le site Internet de la commune, est composé :

- de pièces administratives notamment l'arrêté n° A2019-363 bis en date du 17 septembre 2019 du président de l'EPT 12 prescrivant l'enquête publique et les avis des personnes publiques associées,
- d'un dossier comportant :
 - un rapport de présentation
 - l'évaluation environnementale, la décision du 6 octobre 2017 qui la prescrit et l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France sur le projet de révision du PLU d'Orly délibéré le 3 octobre 2019,
 - le projet d'aménagement et de développement durables (PADD),
 - les orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
 - les orientations d'aménagement et de programmation de quatre secteurs à plan masse
 - le règlement du PLU
 - le plan de zonage
 - les annexes réglementaires à savoir :
 - a) Servitudes d'utilité publique
 - b) Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Orly
 - c) Droit de préemption urbain et droit de préemption sur les fonds artisanaux, commerciaux et les baux commerciaux
 - d) Zone d'aménagement différé dans le secteur du SÉNIA
 - e) Périmètre des zones d'aménagement concerté et des périmètres de projet urbain partenarial (PUP)
 - f) Régime de la taxe d'aménagement
 - g) Instauration du permis de démolir
 - h) Classement sonore du réseau routier national, autoroutier, départemental et des voies ferrées
 - i) Zones de risque d'exposition au plomb
 - j) Plan de prévention du risque d'inondation de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne

- k) Plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne
- l) Règlement local de publicité
- m) Règlement communal de voirie
- n) Règlement général de la circulation, du stationnement et des espaces verts
- o) Notices sanitaires
- p) Règlement sanitaire du Val-de-Marne
- q) Liste des lotissements dont les règles d'urbanisme ont été maintenues
- r) Règlement d'assainissement communal
- s) Règlement d'assainissement départemental
- t) Règlement du service d'assainissement du SIAAP
- u) Règlement du service public de l'eau
- v) Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable du SEDIF à Choisy-le-Roi
- w) Périmètre de protection de la prise d'eau de l'usine de production d'eau potable d'Eau de Paris à Orly
- x) Périmètre d'étude sur le devenir urbain de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant
- y) Études sur les zones humides
- z) le bilan de la concertation.

Le porter à connaissance de l'Etat ne figure pas au dossier.

I.2 Objet de l'enquête publique

I.2-1 Finalité de la procédure

En application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur la procédure est préalable à l'approbation du PLU d'Orly par l'EPT 12.

I.2-2 Le projet

Le projet de PLU porte la volonté des élus de la commune et de l'établissement public territorial :

- de dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait,
- de programmer la mutation de la ville en s'assurant des grands équilibres,
- d'embellir la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux.

I.2-3 Les dispositions réglementaires

En matière d'urbanisme, l'action des collectivités publiques s'inscrit dans l'application de l'article L101-2 du code de l'urbanisme qui est rappelé dans l'introduction du rapport de présentation.

L'élaboration d'un PLU est réglementée par les articles L153-1 et suivants, R153-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Orly étant située en région Ile-de-France, le PLU doit être compatible avec le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) en application des articles L123-1 et suivants du code de l'urbanisme.

L'enquête publique est pour sa part régie par les dispositions des articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du code de l'environnement.

I.2-4 Examen des pièces du dossier

Le dossier, composé de plus de mille pages, contient les pièces prescrites par la réglementation. Sa compréhension et sa lecture sont aisées.

Toutefois plusieurs remarques de rédaction ont été faites tant par les personnes publiques associées que par moi-même qui justifient une relecture formelle du dossier. Le porteur de projet en est convenu et s'oblige en conséquence à corriger les pièces du dossier qui nécessitent des rectifications préalablement à la délibération de l'EPT 12 sur l'approbation du projet de PLU (cf. Points I.3-1 et I.3-3).

I.3 Examen des observations recueillies

L'enquête publique a suscité 67 observations écrites, pour certaines objet de développements conséquents. Après suppression de trois double-emplois, le décompte montre l'intervention de 64 personnes exprimant un avis traduit en pourcentage de « défavorables » 77 %, « ne se prononcent pas » 22 %, « favorable » 1 %. Après dépouillement des observations recueillies c'est 143 questions unitaires qui ont été identifiées. C'est pourquoi les occurrences ont été regroupées par thèmes dès lors que les expressions recueillies concernaient un même sujet.

Le procès-verbal de synthèse ci-après (cf. Point I.1-3.6), et la grille de dépouillement des observations recueillies jointe (Annexe n° 1), adressés par courriel au porteur de projet le 25 novembre 2019 ont été commentés lors de la réunion « sous huitaine » du 26 novembre 2019. Le procès-verbal est rapporté *in extenso* :

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

des observations écrites et orales recueillies dans les registres papier, à l'adresse courriel, et du courrier adressé au commissaire-enquêteur lors de l'enquête publique préalable à la révision du plan local d'urbanisme d'Orly

Références : - code de l'environnement – articles L123-19 et R123-18

- arrêté n° A 2019-363bis du 17 septembre 2019 du président de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre

Annexe : - le listing des observations

- une trame du rapport d'enquête publique à compléter

- L'enquête publique préalable à la révision du plan local d'urbanisme d'Orly ouverte le 10 octobre 2019 s'est terminée le 13 novembre 2019.
- Les permanences tenues au centre administratif municipal d'Orly ont mobilisé une douzaine de personnes non comptés les représentants de la commune. Le registre d'Orly a recueilli trois observations écrites auxquelles ont été annexés un courrier déposé en mairie et les tirages de 63 courriels reçus sur la messagerie Internet www.mairie-orly.fr dédiée à l'enquête publique et gérée par la société Publilégal. Le registre déposé à l'établissement public territorial ne contient aucune observation écrite.

Jour après jour, les courriels ont été imprimés au fur et à mesure de leur réception et annexés tant au registre déposé au centre administratif communal qu'à celui de l'établissement public territorial pour la complète information du public.

- L'enquête publique a suscité 67 observations pour certaines l'objet de développements conséquents. Après suppression de trois double-emplois, le décompte montre l'intervention de 64 personnes. Après dépouillement des observations recueillies c'est 143 sujets unitaires qui ont été identifiés. C'est pourquoi les occurrences ont été regroupées par thèmes dès lors que les expressions recueillies concernaient un même sujet.
- La majorité des observations ont été formulées par des personnes opposées à la construction d'une opération de logements dans la partie défrichée du bois Grignon ou celles contestant la densification urbaine du parc de la Cloche (OAP Gare-11 novembre).
- D'une façon plus générale, des intervenants demandent :
 - le respect de l'environnement,
 - la réduction du nombre de logements sociaux,
 - le frein à l'urbanisation,
 - plus de pistes cyclables,
 - une réponse à la problématique de trop de circulation et du manque de stationnement
 - plus d'espaces verts
 - le respect et la mise en valeur du patrimoine local.

La colonne « Autres » contient des observations qui concernent des questions ponctuelles et la forme du déroulé de l'enquête.

Les sujets listés ci-dessus avec ceux du bois Grignon et du parc de la Cloche constituent des thèmes qui appellent la réponse du porteur de projet et l'avis du commissaire-enquêteur.

- Il n'est pas nécessaire que le commissaire enquêteur s'implique dans les échanges, entre l'EPT12 et les personnes publiques associées, relatifs au contrôle de légalité et à ceux qui ont déjà conduit à un accord sur des dispositions convenues. En revanche je souhaite connaître les sujets pour lesquels l'EPT 12 et la commune d'Orly

n'envisagent pas de donner suite afin, le cas échéant, d'exprimer à mon tour un avis, à toute fin utile.

- Conformément aux stipulations de l'article R.123-18 du code de l'environnement, je vous saurais gré de m'adresser sous quinzaine, par courrier et par courriel, vos observations éventuelles en réponse au regard de chacun des thèmes d'observations. Pour faciliter l'intégration des réponses du porteur de projet dans le rapport et ne pas déformer leur contenu, il est proposé de les formaliser dans la trame du rapport ci-annexée.

Bry-sur-Marne le 25 novembre 2019
Le commissaire enquêteur

I.3-1 Expression sur la composition du dossier – Néant

La composition du dossier n'a pas appelé d'observation de la part du public.

Pour sa part la MRAe appelle des recommandations « visant à améliorer le rapport de présentation et de projet de PLU ».

Plusieurs personnes publiques associées (PPA) ont demandé l'ajout de documents administratifs et fait connaître diverses critiques de forme (cf. Point I.2-4) qui appellent des corrections.

Pour ma part certaines pièces du dossier ont suscité d'autres remarques nécessitant également des rectifications formelles ou des compléments qui s'ajoutent aux corrections demandées par la MRAe et les PPA (auxquelles je souscris), à savoir :

- reprise de la pagination du dossier « Orientations d'aménagement et de programmation »,
- indication de l'échelle (ou amélioration de sa lisibilité), de la flèche « Nord » et de la toponymie des voiries sur les plans de localisation et les schémas d'organisation du dossier « Orientation d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement »,
- même si l'échelle du 1/5 000^e ne permet pas la mise en place d'une toponymie fournie, pour aider à sa lisibilité, il est utile sur le plan de zonage, *a minima*, de nommer la Seine, l'aéroport d'Orly, les communes limitrophes avec l'amorce des limites communales et de souligner les emprises SNCF en localisant les gares de desserte avec un signe conventionnel. L'indication de l'échelle et de la flèche « Nord » habilleraient aussi le plan de zonage.

Comme souligné au point I.2-4 le porteur de projet a reconnu les imperfections et s'est obligé à donner suite aux demandes de correction.

I.3-2 Expression sur la communication

I.3-2.1 Observation de l'association Orly Thiais Grignon

Au nom de l'association M. ou Mme Ruffier, auteur du courriel n° 33, remarque une inexactitude sur une fenêtre du site de la ville d'Orly puisqu'elle indique que le dépôt

dématérialisé des observations est permis « jusqu'au mercredi 13 novembre à 0 h » et non pas jusqu'à 23 h 59, selon lui une indication de nature à dissuader le public de se présenter à la permanence de clôture du commissaire-enquêteur.

Appréciation : il est donné acte de la mention erronée sur le site Internet municipal. En revanche il est constaté que les fenêtres précédentes précisaient bien la permanence du 13 octobre. Quoiqu'il en soit six personnes se sont présentées à ladite permanence de clôture et il n'a pas été porté à ma connaissance que l'erreur matérielle aurait eu une conséquence sur la participation.

S'agissant de l'accès du public à Internet, une correction a été effectuée au vu du courriel n° 33 avec la mise en conformité du jour, le 13 novembre, et de l'heure de fin d'enquête à 17 h 30. Sept courriels ont été enregistrés pendant la période sachant que le dernier a été reçu à 17 h 35. Vérification faite auprès du prestataire informatique, Publilégal, ce courriel n'est pas hors délai car la connexion est intervenue avant la fin de l'enquête publique. Les courriels reçus le 13 novembre 2019 montrent que leurs auteurs n'ont pas fait cas de l'erreur figurant sur la fenêtre du site Internet communal.

I.3-2.2 Observation de M. Xavier Zimmermann

M. Zimmermann auteur du courriel n° 62 souligne l'absence du commissaire enquêteur à 16 h 30 lors de la permanence de clôture.

Appréciation : comme rapporté au point I.1-3.3 le jour de la dernière permanence le 13 novembre après-midi j'ai été retardé par des conditions de circulation exceptionnellement mauvaises qui m'ont incité à prendre le train afin de franchir la Seine. Compte tenu de deux correspondances, je n'ai pu arriver au centre administratif communal qu'à 16 h 40.

I.3-2.3 Observation de l'auteur du courriel n° 41

Considérant notamment « un manque de transparence » l'auteur du courriel n° 41 a demandé la suspension de l'enquête publique afin qu'elle soit reconduite et réorganisée en début d'année 2020.

Appréciation : je n'ai pas donné suite à cette demande dès lors que l'arrêté territorial a été validé par le contrôle de légalité, que le dossier d'enquête publique apparaît complet au sens de la réglementation en vigueur et que sa publicité a été plus importante que celle prescrite par l'arrêté.

I.3-3 Analyse des autres observations

Comme indiqué au point I.3 les 64 observations écrites décomposées en 143 questions unitaires ont été regroupées par thèmes. Pour présenter chaque sujet, il a été retenu sur le registre d'enquête une ou plusieurs interventions les plus significatives.

I.3-3.1 Thème n° 1 relatif au respect de l'environnement dans un contexte nuisant

L'auteur du courrier n° 1 remarque « que l'environnement et le cadre de vie devraient être améliorés dans les prochaines années ». L'auteur du courriel n° 14

considère le quartier du bois Grignon « *trop urbanisé et déjà soumis aux nuisances aériennes et la pollution de l'aéroport d'Orly et à la circulation routière de l'A86 déversant son flot de véhicules sur le secteur* ». L'auteur du courriel n° 39 interroge : « *Quelle satisfaction pouvons-nous retirer à détruire notre environnement ? Où allons-nous sauf à notre perte en procédant ainsi ? Pour de l'argent certes, l'homme est capable de beaucoup de choses, et l'histoire nous prouve que ce ne sont pas les meilleures...* » L'auteur du courriel n° 47 constate « *avec tout ce que nous balancent les avions on a bien le droit ~~un~~ (sic) (à) de la verdure* ».

Le rapport de présentation (page 186) affirme que le projet de PLU « fait de l'écologie urbaine un principe de développement urbain orlyzien » et le PADD (page 30 et suivantes) promeut l'embellissement de la ville en révélant ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux avec notamment la volonté « d'assoir l'accès et la présence de la nature dans la ville et de maîtriser l'exposition des habitants aux risques et nuisances et garantir un cadre de vie apaisé. »

Réponse du porteur de projet :

La préservation de l'environnement est un thème majeur du projet de PLU d'Orly, qui se retrouve déclinée dans les différentes pièces du dossier de PLU : PADD, OAP, règlement, plan de zonage... En particulier, le projet urbain d'Orly s'appuie sur une grande trame verte et bleue, qui va de la Seine au plateau de Longboyau, sous la forme de pas japonais. Cette grande trame verte et bleue s'appuie sur des espaces verts naturels et urbains (parcs) :

- existants (parc Jean Mermoz, parc des Saules, bois des Roses),
- en cours de requalification (parc de l'Oiseau, parc Georges Méliès),
- en voie d'être étendu (parc de la Cloche),
- à venir (parc écologique des Vœux, parc du SÉNIA, parc de la Fondation d'Auteuil),
- à vocation écologique et qui n'ont pas vocation à être ouvert au public (pelouses et friches de l'aéroport, sud de la darse des Vœux),
- sur les cœurs d'îlots pavillonnaires,
- sur les talus ferroviaires et les alignements d'arbres, qui constituent des corridors écologiques pour la circulation des espèces,
- sur les plans d'eau existant (Seine, darse, étang du Trou à Glaise).

Cette trame verte et bleue a autant une vocation écologique (préservation et circulation des espèces faunistiques et floristiques) que sociale (ouverture au public, rafraîchissement urbain).

La mise en œuvre de cette trame verte et bleue se traduit, d'un point de vue réglementaire, par des zonages appropriés (zone naturelle N, espace boisé classé, classement au titre des articles R.151-41 et R.151-43 du Code de l'Urbanisme), par des prescriptions réglementaires (coefficient de biotope, passage dans les clôtures pour la petite faune...). Cette trame verte et bleue se retrouve également dans toutes les orientations d'aménagement et projets urbains portés par la Ville d'Orly.

En effet, la Ville rappelle que son PLU doit être compatible avec le schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) adopté fin 2013, et qui impose un ratio moyen de 10 m²

d'espace vert ouvert au public par habitant pour Orly. Les chiffres de la Région, pour 2013, font état d'un ratio de 13 m² d'espace vert ouvert au public/habitant (29,70 hectares d'espaces verts ouverts au public pour une population de 22 603 habitants en 2013). Les différents projets urbains portés par la Ville prévoient une augmentation de la population d'Orly, mais aussi des espaces verts publics. Cela permettra donc une hausse de ce ratio d'ici dix ans à 14 m² d'espace vert ouvert au public/habitant. Ces espaces verts ouverts au public sont répartis sur l'ensemble du territoire communal, de telle sorte que l'ensemble des habitants pourra avoir un espace vert conséquent proche de chez lui.

Cette augmentation de la surface des espaces verts ouverts au public s'appuie sur des orientations politiques très fortes qui remettent en cause des choix passés ou prescriptifs. Ainsi, la Ville d'Orly classe l'ensemble des Vœux en zone naturelle, dont une partie sera ouverte au public, alors que le secteur est identifié comme zone à urbaniser dans le SDRIF. Par ailleurs, le bois des Roses, qui est classé en zone à urbaniser au PLU actuel et sur lequel un projet de 160 logements était envisagé, est désormais classé en zone naturelle N, en espace boisé classé et en réservoir de biodiversité.

Les projets sur le SÉNIA et le Chemin des Carrières prévoient également la création d'espaces verts de proximité et la perméabilisation des sols, alors que ceux-ci sont aujourd'hui totalement minéralisés.

Toutefois, l'État et diverses personnes publiques associées, sans remettre en question ces orientations très fortes sur l'établissement de cette grande trame verte et bleue, ont demandé à la Ville de l'inscrire plus fortement dans son projet de PLU. Aussi, une nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sera ajoutée aux cinq OAP existantes et sera dédiée uniquement à la trame verte et bleue.

Le schéma directeur d'Île-de-France, qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux, permet à la ville d'augmenter sa surface urbanisée à hauteur de 5 % par gare de la superficie de l'espace urbanisé communal. Toutefois, la Ville a inscrit un objectif de consommation de terres libres bien inférieur à ces capacités, à hauteur de 2 % de son territoire communal. Mais dans les faits, cette consommation d'espace libre restera limitée à 1,35 %. Aussi l'État et la CIPENAF (*commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers*) ont demandé à la Ville de modifier son PLU pour ramener cette consommation d'espace libre à son véritable objectif.

La Ville d'Orly annexe à ce texte le document présenté à la CIPENAF qui reprend ses grandes ambitions en matière environnementale. (Annexe n° XX)

Appréciation : au vu de la démonstration faite à la CIPENAF la prise en compte de la dimension environnementale par le PLU n'est pas contestable. La commune d'Orly offre déjà 13 m²/hab. d'espaces verts publics à rapporter aux 10 m²/hab. minimum imposés par la région Ile-de-France. A l'échéance du PLU ce ratio sera porté à 14 m²/hab., en tenant compte de l'augmentation de population. Ainsi des secteurs potentiellement urbanisables au SDRIF vont rester durablement naturels

tels le bois des Roses et le secteur des Vœux. Il conviendra que la commune (ou la collectivité territoriale) compétente s'oblige à tenir les objectifs d'ouverture d'espaces verts au public de façon coordonnée avec la délivrance de permis de construire, autrement dit avec l'accueil de populations nouvelles. A défaut la délivrance des permis de construire devra faire l'objet de sursis à statuer pour permettre le respect du ratio actuel de 13 m²/hab.

I.3-3.2 Thème « Bois Grignon »

L'auteur du courriel n° 7 constate que le dossier de PLU « n'indique pas que le quartier Grignon est souvent inondé, et n'apporte aucune protection particulière, alors que la fréquence des inondations est bien supérieure à la partie de la ville près de la Seine concernée par le plan inondation. » L'auteur du courriel n° 26 « demande le classement intégral du bois Grignon en zone N et en EBC ». L'auteur du courriel n° 34 affirme que « le zonage UPb sur le bois Grignon ...est contraire aux orientations réglementaires du SDRIF de 2013 ».

Les observations remettent en cause un « coup parti » faisant suite à la prise d'un arrêté préfectoral de défrichement et qui fait l'objet d'un contentieux. Dans ces conditions on doit s'en remettre à la décision judiciaire. Pour autant la problématique des inondations est posée et le dossier ne répond pas précisément à cette question dans le quartier de Grignon.

Réponse du porteur de projet :

La Ville d'Orly annexe à ce texte une note de synthèse sur le projet des Roses.

Cette note rappelle que le bois des Roses est une zone de friche qui s'est boisée progressivement, en une dizaine d'année. Des projets de construction de logement ont ainsi été envisagés, avant que la Ville impose la conservation du bois des Roses et l'ait acquis (pour un montant de 2 000 000 €). Un projet immobilier limité aux jardins potagers et à 2 000 m² du bois a cependant été accepté suite à un travail entre la Ville, le promoteur et le Conseil de quartier.

Il ne s'agit nullement d'un « coup parti », il s'agit du contraire même puisque l'aménagement du secteur des Roses est pensé dans une certaine globalité, conduisant à des actions multiples : acquisition par la Ville du bois, aménagement du bois pour l'ouvrir au public, construction de logements pour terminer la ville dans le quartier Grignon (face au collège de la Fondation d'Auteuil), aménagement de la rue Paul Vaillant-Couturier (mise à sens unique envisagée, avec création de places de stationnement), acquisition envisagée du parc de la Fondation d'Auteuil (négociations en cours avec la Fondation d'Auteuil et inscription d'un emplacement réservé sur le plan de zonage), travail avec la Ville de Thiais sur l'ensemble de l'espace boisé commun aux deux villes, travail sur la réduction des inondations pluviales (aménagement de fascines dans le bois, dispositifs de rétention sur la parcelle bâtie)...

Pour améliorer la régulation hydraulique des abords du bois des Roses, la Ville a engagé plusieurs travaux : creusement de 4 puits de 6 mètres de profondeur et d'un

bassin de stockage de 120 m³ rue des Muriers, creusement de 8 puits d'infiltration de 6 mètres de profondeur rue Georges Clemenceau, création d'un réseau d'eaux pluviales pour alléger hydrauliquement le collecteur de la rue des Muriers et réalisation de fascines dans le bois des Roses. La réalisation d'ouvrages profonds dans les rues riveraines du bois des Roses permet d'éviter que les eaux infiltrées arrivent dans les sous-sols des particuliers.

Toutes les procédures administratives ont été respectées (déclaration préalable pour la division du terrain, permis de construire, arrêté de défrichement délivré par le Préfet).

Pour rappel, le SDRIF impose l'aménagement d'un espace vert d'intérêt régional sur le secteur de Grignon (Thiais et Orly) de 5 hectares minimum. Avec l'ouverture du bois des Roses (2,9 hectares) et l'acquisition projetée du parc de la Fondation d'Auteuil (1,8 hectares), la Ville d'Orly participera à hauteur de 4,7 hectares environ de cet objectif. Ce vaste espace naturel sur les Roses et Grignon sera étendu sur Thiais.

Dans le domaine de la préservation des espaces naturels et boisés, le PLU révisé est donc plus vertueux que le PLU qu'il remplacera.

Appréciation : en toute cohérente le terrain objet d'un arrêté de défrichement, d'un permis de construire et dont la vente constitue une recette significative au budget communal ne peut pas être classé en zone N au projet de PLU révisé. Le juge étant saisi d'un contentieux, il lui appartient de dire le droit, une fonction qui n'entre pas dans la compétence d'un commissaire-enquêteur.

La partie du bois des Roses non concernée par le projet (90 % de la surface), classée en zone N au projet de PLU révisé s'inscrit dans le sujet traité au point I.3-3. Ici-dessus et participe à la mise en œuvre du projet environnemental de la commune.

Les indications fournies sur le règlement des problèmes hydrauliques liés aux pluies d'orage montrent que des infrastructures existent et qu'elles permettent de tenir hors d'eau les sous-sols, une information à partager.

I.3-3.3 Thème « Opposition à l'urbanisation »

L'auteur du courriel n° 7 « voit les projets de logements sur le SENIA comme un véritable danger pour l'entrée et la sortie de ville. » L'auteur du courriel n° 21 constate « Toute la ville d'Orly croule sous le béton : 4800 logements donnent 35000 habitants, nous sommes déjà largement au-delà des quotas fixés. » L'auteur du courriel n° 46 est « contre le bétonnage massif des lieux verts et des zones pavillonnaires de la ville d'Orly... » Celui du courriel n° 52 affirme « Notre ville se transforme en béton à vue d'œil » tout comme celui du courriel n° 61 qui prend position en déclarant « Je suis opposé au projet du nouveau PLU avec ses nouvelles règles de constructions d'immeubles en lieu et place de pavillons et de jardins. »

Le rapport de présentation (page 180) définit trois scénarios de développement. On comprend que le scénario 1 ne s'inscrit pas dans les objectifs supra-communaux. Les

scénario 2 (construction annuelle moyenne de 250 logements) et 3 (construction annuelle moyenne de 300 logements) sont décrits sans qu'on sache quel objectif est finalement retenu. Cette problématique est reprise au point I.3-3.12a.

Réponse du porteur de projet :

Le projet urbain d'Orly s'inscrit dans une démarche solidaire de construction de logements, pour répondre à la demande de logement dans la Métropole mais aussi pour permettre à chaque Orlysiens d'effectuer son parcours résidentiel dans sa commune. Orly est par ailleurs une ville qui sera desservie de mieux en mieux par des lignes de transport performantes (RER, tramway, métro).

Pour rappel, les objectifs qui s'imposent à la commune sont inscrits dans la territorialisation de l'offre de logements (TOL) et le SDRIF, qui fixent à 3 500 le nombre de logements à réaliser d'ici 2030. Par ailleurs, le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH) en cours d'élaboration fixe à 300 logements à réaliser par an pour la Ville d'Orly.

Cette production de logement est principalement envisagée dans des secteurs déjà urbanisés et qui feront l'objet de mutation et de renouvellement urbains :

- dans les secteurs du SÉNIA et du Chemin des Carrières. Il s'agit ici de remplacer des secteurs occupés par des entrepôts anciens peu qualitatifs et sources de nuisances pour les quartiers voisins (Sentiers, cité-jardin...). Plus de 3 000 logements seront réalisés, sur les secteurs du Chemin des Carrières, des Quinze Arpents et du parking Air France, ainsi que des activités de qualité plus compatibles avec le logement. Il s'agit de secteurs qui seront très bien desservis par les transports en commun avec l'arrivée de la ligne 14 au Pont de Rungis en 2024. Par ailleurs, ces secteurs à vocation économique sont très imperméabilisés. Outre la construction de logements neufs, il s'agit ici de poursuivre la ville par l'aménagement d'espaces publics de qualité, la création de commerces et services de proximité, l'aménagement d'un parc de plus de deux hectares, la réalisation de nouveaux équipements publics (scolaires notamment) et la création d'espaces verts privatifs dans chacune des futures résidences,
- dans les quartiers Est où le programme de rénovation urbaine (NPRU) signé en juillet 2019 avec l'État prévoit la démolition de plus de 500 logements et la construction d'environ 1 000 logements neufs, permettant d'offrir des habitations neuves et décentes dans un environnement urbain plus qualitatif. Ces nouveaux logements seront majoritairement en accession, pour participer au rééquilibrage du parc de logements sur la commune,
- dans le Vieil Orly, dans des secteurs très identifiés (OAP de secteur d'aménagement), avec la construction de quelques dizaines de logements. Ces nouveaux logements s'inscriront dans la trame viaire, architecturale et urbaine du vieux centre.

La construction de logements neufs n'est pas encouragée dans le secteur pavillonnaire.

Les chiffres indiqués dans le rapport de présentation sont à ajuster par des données plus actualisées.

Appréciation : pour répondre précisément aux observations du public il convient en effet de prendre aussi en compte les démolitions programmées et de raisonner sur un solde de logements annuel. Il est bien compris que la participation de la commune d'Orly à l'effort de construction est encadrée par des objectifs régionaux et métropolitains procédant eux-mêmes de l'application des dispositions de la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 et du schéma directeur de la région Ile-de-France du 27 décembre 2013. La commune est également contrainte par la volonté de l'Etat affirmée dans le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) conduite par l'EPA ORSA. La commune d'Orly s'honore de contribuer significativement à tous ces objectifs en concourant, dans le même temps, au nouveau programme de rénovation urbaine qui concerne des centaines et des centaines de logements et trois ou quatre fois plus d'habitants à maintenir autant que possible sur Orly.

La mise à jour des données chiffrées du rapport de présentation soulignera le nombre de démolitions envisagées.

I.3-3.4 Thème « Demande de pistes cyclables »

L'auteur du courriel n° 1 estime qu'il n'y a « pas suffisamment de pistes cyclables à Orly, et que faire du vélo est souvent dangereux » et celui du courriel n° 56 constate que le vélo « est plus rapide, plus pratique mais on ne peut pas dire que ce soit très sécurisant de rouler jusqu'à son lieu de travail (une bonne partie du trajet se fait souvent sur les trottoirs à cause des voitures qui roulent vite et des camions nombreux à l'approche de la zone SENIA). »

Le rapport de présentation répond page 191 que « le développement des liaisons douces communales, entre autres par la reconquête des bords de Seine et le traitement des transitions urbaines, sera privilégié, répondant ainsi aux préconisations du SDRIF concernant le renforcement des liens urbanisme-transport. »

Ces indications peuvent-elles être précisées ?

Réponse du porteur de projet :

La Ville a lancé, en octobre 2019, une étude de mobilité qui devra aboutir à la réalisation d'un schéma directeur cyclable d'ici juin 2020.

Par ailleurs, début 2020, la Ville lancera une étude pôles gares, avec Île-de-France Mobilités, qui débouchera sur un contrat de pôle pour les deux gares des Saules et d'Orly-Ville. Plusieurs actions seront à prévoir, notamment le rabattement vers ces deux gares des circulations vélos, ainsi que des stationnements pour les deux roues.

En outre, Orly accueille sur son territoire l'EuroVélo 3, appelée la Scandibérique en France, et qui part de Trondheim en Norvège pour se terminer à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne. Cet axe cyclable structurant emprunté pour les déplacements pendulaires domicile-travail et les loisirs passe par les berges de la Seine à Orly. Il participe à la reconquête des berges de la Seine, qui sera pleinement assurée lorsque les Vœux seront aménagés en parc écologique.

Appréciation : les études en cours et à venir sont en cohérence avec le projet de PLU. La commune aurait pu également signaler l'engagement d'une action foncière le long de la route Charles Tillon par la création d'un emplacement réservé à son profit pour passage de pistes cyclables (cf. points I.3-3.6 et I.3-4.15)

I.3-3.5 Thème « Réduction du nombre de logements sociaux »

L'auteur du courriel n° 52 affirme qu'il y a « 57% de logements sociaux à Orly alors que la loi impose 25% » et interroge : « Pourquoi ? ». Celui du courriel n° 54 fustige « l'empressement ... à vouloir construire encore des logements sociaux » comme celui du courriel n° 61 qui en compte « déjà plus de 70 % ».

A contrario, l'auteur du courriel n° 2 estime que « depuis quelques années, les constructions de logements sociaux dans tous les quartiers avec l'accessibilité à la copropriété donnent une mixité sociale sur toute la ville... Veuillez que cela se poursuive ! »

Le rapport de présentation et le projet d'aménagement et de développement durables ne fournissent pas d'indication précise sur la répartition des logements par catégorie tant sur l'existant que sur une possible programmation. Il est compris que le renouvellement urbain engagé de longue date conduit à des démolitions et des reconstructions non à l'identique.

Des données chiffrées par catégorie de logement de la situation actuelle et de ce que l'on peut savoir de la programmation prévisible, notamment celle induite par la mise en œuvre de l'opération d'intérêt national portée par l'établissement public d'aménagement Grand-Orly Seine Bièvre, sont à communiquer.

Réponse du porteur de projet :

En 2009, à l'arrivée de Madame la Maire, le taux de logements sociaux était de 62 %. Il est aujourd'hui de 57 % et l'objectif est d'atteindre 50 % d'ici 2030. L'objectif de la Ville est de proposer une typologie variée de logements dans tous les projets et de tendre vers une meilleure répartition des logements sociaux sur le territoire communal.

Ces objectifs de diversification du parc de logements sont d'ailleurs clairement énoncés dans le Programme Local de l'Habitat (2013-2018) : tenir un rythme de production de logements soutenu et poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale, renforcer la mixité à l'échelle des quartiers, apporter des réponses aux publics spécifiques, poursuivre l'effort de renouvellement urbain, d'amélioration et de gestion du parc de logements existant...

Appréciation : la proportion de 25 % de logements sociaux inscrite dans la loi est un minimum à respecter autrement dit un objectif à atteindre pour les communes qui en manquent. La problématique s'inscrit dans celle de la politique du logement développée dans le point I.3-3.3 ci-dessus. On constate effectivement une proportion importante de logements sociaux et une tendance à sa réduction. La recherche d'un équilibre est propre à chaque commune, soit 50 % pour Orly.

I.3-3.6 Thème « Contestation de l'emplacement réservé n° 13 »

Au nom de l'association Cité jardins Orly (ACJO) l'auteur de l'observation n° 2 portée au registre déposé au siège de l'enquête publique, « porte l'inquiétude des propriétaires concernés par l'emplacement réservé n° 13 pour l'élargissement à 28 m de la route Charles Tillon qui implique la suppression de constructions existantes. »

Le rapport de présentation indique page 62 que « la commune a affirmé la volonté d'un prolongement de la ligne de Tramway T9 jusqu'à l'aéroport d'Orly. » Dans le PADD (Page 24) « le prolongement du tracé du tramway T9 au-delà du terminus prévu place Gaston Viens » est même exigé. A contrario (cf. point I.3-4.14 ci-après) Ile-de-France mobilités indique que ce projet n'est pas d'actualité.

Dans ces conditions la question du maintien de l'emplacement réservé n° 13 relatif à l'élargissement de la route Charles Tillon peut être posée, nonobstant l'avis favorable du groupe ADP sauf à ce qu'il soit limité à la réalisation de pistes cyclables. Quoiqu'il en soit, il convient de supprimer la mention portée au dossier des orientations d'aménagement et de programmation des secteurs d'aménagement précisant que les quatre secteurs décrits « seront desservis à terme par le tramway T9 prolongé de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport d'Orly. »

Réponse du porteur de projet :

Il existe dans le PLU actuel un emplacement réservé pour l'élargissement de la route Charles Tillon, au bénéfice du Département. Cette voie relève en effet de la voirie départementale. Toutefois, le Département ne souhaite plus bénéficier de cet emplacement réservé et veut y renoncer.

Or, cet axe est amené à devenir un axe essentiel du projet urbain d'Orly. Cette voie relie en effet le Centre ancien au Pont de Rungis, et verra, de part et d'autre l'émergence des projets d'aménagement au SENIA et de la frange nord de la plate-forme aéroportuaire. Sa requalification en voirie urbaine est donc une nécessité. Par ailleurs, la Ville d'Orly souhaite le prolongement du tramway T9 de la place Gaston Viens jusqu'à l'aéroport. Si les études ne sont pas encore lancées, tout laisse à croire que l'avenue de la Victoire et la route Charles Tillon sont les plus appropriées pour accueillir le tramway T9.

La Ville d'Orly entend donc maintenir ce projet d'élargissement de la route Charles Tillon. L'emplacement réservé actuel est donc reporté sur le projet de PLU, à la différence que la Ville en devient le bénéficiaire et que sa destination n'est pas un simple élargissement routier, mais bien l'aménagement de pistes cyclables et l'accueil futur du T9.

Les logements de la cité-jardin ne sont pas impactés par cet élargissement, seuls le sont les fonds de jardin et éventuellement les bâtiments annexes (abris de jardin...). Du côté de la plate-forme aéroportuaire, cet élargissement ne devra pas non plus porter atteinte aux bâtiments économiques existants (notamment ceux d'Air France Industrie).

Appréciation : l'enquête publique a permis de circonscrire l'emplacement réservé n° 13 au seul projet de la création de pistes cyclables, au profit de la commune (cf. point I.3-3.4). Le renouvellement urbain conduit par l'EPA ORSA au sud de la rue des Quinze arpents et l'attractivité de la station ferroviaire Pont-de-Rungis renforcée par l'arrivée de la ligne 14 augmentant effectivement le trafic sur la route Charles Tillon justifie le projet de pistes cyclables.

I.3-3.7 Thème « Les difficultés de circulation et la problématique du stationnement »

L'auteur du courriel n° 7 affirme « *Le stationnement est catastrophique il faut impérativement limiter les constructions pour que la ville reste vivable.* » L'auteur du courriel n° 40 décrit l'agglomération d'Orly comme « *un secteur déjà saturé, encombré (et) en manque de places de stationnement* ». L'auteur du courriel n° 48, prenant en compte la construction d'immeubles interroge « *Où allez-vous caser toutes les voitures ? Comment allez-vous fluidifier la circulation qui est déjà très passante et dangereuse en heure de pointe ?* » L'auteur du courriel n° 57 constate qu'« *au fil des années ... la seule vision d'avenir est ces projets d'urbanisation, avec une circulation automobile de plus en plus dense.* » L'auteur du courriel n° 63 demande de « *fluidifier la circulation entre Orly et l'espace karting ou dans la zone qui relie de la station Total à Ikea* ».

Le rapport de présentation (pages 66 et 67) inventorie les capacités de stationnement et engage le renforcement des espaces dédiés aux véhicules électriques et aux vélos. Le PADD (page 23 et suivantes) promeut une action visant à permettre aux usagers de se déplacer de façon vertueuse notamment :

- en assurant une connexion optimale entre les différents pôles d'attractivité et les quartiers par l'utilisation des dessertes ferrées existante (RER C) et à venir (T9),
- en développant le réseau communal de liaisons douces,
- en favorisant les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Réponse du porteur de projet :

Comme dit ci-avant (I.3-3.2), la Ville a lancé une étude de mobilités qui devrait apporter des réponses sur certains points qui peuvent être considérés comme difficiles. Cependant, la Ville d'Orly signale que les conditions de circulation ne se sont pas dégradées, sauf peut-être dans les secteurs impactés actuellement par les travaux du tramway T9. La construction de nouveaux logements dans le Centre ancien n'a pas engendré de difficulté de circulation particulière.

La voirie publique n'a pas vocation, de plus, à accueillir le stationnement privé. Plusieurs parkings ont ainsi été aménagés, notamment dans le Centre ancien. De nombreuses places peuvent aussi être louées sous les résidences de Valophis.

Tous les nouveaux projets d'aménagement prennent en compte les enjeux de circulation et de stationnement.

Les normes de stationnement fixées dans le projet de règlement s'inscrivent dans les normes préconisées par les documents de planification, notamment le Plan de

Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF).

Grâce au maillage et à l'intermodalité des lignes structurantes de transport collectif, existantes et à venir, l'usage de la voiture devrait diminuer sur la ville. D'autant que les modes de déplacements actifs seront encouragés, en lien avec l'établissement d'un schéma directeur cyclable.

Appréciation : s'agissant des difficultés de stationnement, la commune est certainement victime de sa politique de gratuité. Comme cela a déjà été souligné, l'offre de transport en commun va croître avec la mise en service du T9 et l'arrivée de la ligne 14 à Pont-de-Rungis induisant, de façon concomitante une réduction du trafic automobile et une progression de l'utilisation du vélo. Ces nouvelles possibilités sont certainement de nature à infléchir la problématique.

I.3-3.8 Thème « Besoin d'espaces verts et respect de l'existant »

Au nom de l'association Cité jardins Orly (ACJO) l'auteur de l'observation n° 2 « réclame d'inclure (dans la Cité jardins) suffisamment de verdure par une zone ombragée avec une zone de jeux et jeux d'eau. » L'auteur du courrier n° 1 et du courriel n° 4 « constate la disparition du square place Mac Genty et l'espace vert de la place du maréchal Leclerc et s'interroge sur le rétablissement de l'espace vert actuellement occupé par la base vie du T9. » L'auteur du courriel n° 24 estime qu'« Orly manque cruellement d'espaces verts et c'est ce qui rend cette ville très peu agréable à visiter. » Au nom de l'association Orly Thiais Grignon l'auteur du courriel n° 34 réclame « le chiffre de 2.1 ha de surface de forêt disparus car sous le mandat du maire actuel c'est un minimum de 7 ha d'espace forestier qui ont disparu, comme la destruction complète des 7 ha du bois de la Sablière qui a fait l'objet d'une demande de défrichage en 2014. Le MOS avait identifié ce secteur comme un secteur de carrières, ce qu'il était peut-être, mais qui était devenu par la suite un poumon vert à l'Est de la ville. Il est très révélateur que tous les espaces verts identifiés dans le porter à connaissance de l'Etat au début de la révision du PLU ont soit été détruits, soit amputés d'une bonne partie de leur surface (Parc Cachin) ou fait l'objet de défrichage. » S'ajoutent à ces observations les demandes suivantes :

« - le classement en zone N et EBC de tous les arbres situés dans la Ruelle aux Chiens (secteur OAP les Ruelles),

- le classement en EBC de tous les espaces boisés présentant une surface minimum de 500 m² ce qui inclut le parc de la Cloche, le Parc Méliès, le futur parc des Vœux, le parc des Saules.

- le classement en zone N de l'espace vert situé sur la rue Noyer Grenot entre le lycée professionnel et l'avenue des Martyrs de Chateaubriand. »

L'auteur du courriel n° 50 calcule « qu'avec 4800 logements supplémentaires de prévu l'horizon 2020/2030, c'est plus de 14.400 habitants supplémentaires, donc une population passant de 23.500 à 37.900 habitants. En ne comptant que 35.000 habitants le ratio d'espaces verts par habitant passera de 9,31 m²/hab. à 6,28 m²/hab. ! » L'auteur du courriel n° 59 demande « Un classement en zone N, comme les autres parcs, du parc de la maison de l'enfance alors même que celui de la Cloche est lui en zone N pourtant de biodiversité bien moindre. » L'auteur du courriel n° 60 demande à « vérifier la véracité des chiffres allégués en matière d'espaces verts, car il me semble que la pelouse des navigateurs ait été comptabilisée

alors qu'elle a été détruite et une grande partie sera urbanisée après l'enterrement des réseaux. »

Le rapport de présentation indique page 97 « Orly est une ville riche en espaces verts publics, puisque le territoire compte pas moins d'une vingtaine ... Ceux-ci représentant environ 22 hectares, soit un ratio de plus de 10 m²*habitant. Ce ratio est conforme à l'objectif du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) qui est de 10 m² d'espace vert par habitant et par commune. » Page 254 le même document signale un « Etat zéro » de 40 ha d'espaces verts soit un ratio d'environ 18 m²/hab. Une correction s'impose de même que le bilan des suppressions-créations envisagées pour s'assurer que la surface indiquée de 13 m²/hab. indiquée à la page 118 du rapport de présentation est exacte.

Réponse du porteur de projet :

Le secteur du Pont de Rungis, où se trouve la cité-jardin, va connaître de profondes mutations en lien avec l'arrivée de la ligne 14. Un nouveau quartier va ainsi se créer dans le secteur des Quinze Arpents. La Ville a souhaité que ces nouveaux aménagements se fassent dans le respect des quartiers existants. En particulier, un nouveau parc de plus de deux hectares est envisagé à l'est de la cité-jardin. Il compensera largement le square existant à l'ouest de la cité-jardin qui sera amputé pour le passage d'une nouvelle voie pour accéder à la gare du Pont de Rungis depuis la rue des Quinze Arpents.

Concernant les espaces verts, la Ville invite à relire ses propos ci-avant (I.3-3.1).

Les arbres situés dans le quartier des Ruelles n'ont pas vocation à être protégés par des classements réglementaires peu appropriés (zone N et espace boisé classé). En revanche, l'OAP de secteur d'aménagement a été établie sur ce secteur des Ruelles pour justement permettre que ce secteur soit aménagé en respectant les caractéristiques des lieux actuels (végétation, conservation des murs et des ruelles, conservation de l'identité pittoresque du site).

L'espace situé entre le lycée et l'avenue des Martyrs de Châteaubriant, rue Pierre Corneille, doit accueillir un projet d'habitat participatif et des stationnements pour les commerces et le centre médical de l'avenue des Martyrs de Châteaubriant. Il n'a donc pas vocation à être classé en zone N.

La place du Maréchal Leclerc n'est pas un espace vert. Il s'agit d'un espace public, de type place, à dominante minérale. Des arbres sont aujourd'hui situés au niveau des places de stationnement. Un réaménagement de cet espace est envisagé pour en faire un véritable lieu de convivialité et ouvrir de nouvelles perspectives sur l'église. Le végétal sera étoffé et les monuments locaux seront conservés. Cet espace n'a donc pas vocation à disparaître.

La base vie du tramway T9 se trouve sur les pelouses Buffon. Le plan de référence du NPRU (Nouveau programme de rénovation urbaine) pour les quartiers Est, signé en juillet 2019, prévoit un aménagement d'une partie de ces pelouses en espace vert. Elles sont indiquées au plan de zonage comme espace vert paysager relai.

Le parc de l'Oiseau (ex parc Marcel Cachin) n'a pas été réduit et sera même agrandi, conformément au plan de référence du NPRU.

Les parcs de la Cloche, Georges Méliès, des Vœux et des Saules n'ont pas vocation à être classés sous le régime des espaces boisés classés. Ils sont, cependant, classés en zone naturelle N au projet de PLU, ainsi qu'en réservoir de biodiversité. L'intérêt écologique fort des réservoirs de biodiversité pour la trame verte et bleue doit être maintenu, particulièrement en lien avec la présence de boisements remarquable. Au moins 90 % de leur surface doivent être conservés en espaces verts de pleine terre.

Le parc de la Maison de l'Enfance, qui accueille un équipement public, est classé en espace vert paysager relai. Il ne s'agit pas ici d'un même type d'espace que les espaces verts concernés par les réservoirs de biodiversité. Ce parc est en effet avant tout un équipement public à destination des jeunes enfants, qui impose un certain aménagement. Il n'en reste pas moins qu'il est protégé au titre des espaces verts paysagers relai, comme le parc de l'Oiseau ou les pelouses Buffon. L'intérêt écologique et paysager des espaces verts relais doit être maintenu. Les constructions et installations liées à la valorisation paysagère, de loisirs et sportive sont autorisées à condition de ne pas porter atteinte à l'intérêt environnemental global des lieux.

Les chiffres relatifs aux espaces verts seront affinés et précisés dans le rapport de présentation, pour éviter toute confusion.

Appréciation : les réponses du porteur de projet sont pertinentes. Elles déclinent pour les exemples choisis les principes dans le domaine de l'environnement exposés au point I.3-3.1.

I.3-3.9 Thème « Opposition à l'OAP Gare-11 novembre »

Au nom de l'association du parc de la Cloche l'auteur du courriel n° 3 demande que : « - le PLU révisé garantisse la préservation du caractère pavillonnaire et paysagé au plus près du cahier des charges du lotissement de 1910, - notre quartier doit impérativement rester dédié à l'habitation individuelle, ainsi nous ne souhaitons pas que des entreprises puissent s'implanter dans notre tissu pavillonnaire. L'expérience nous montre que cela apporte des nuisances et désagréments. » L'auteur du courriel n° 42 déclare : « Nous sommes en présence d'une zone déjà fortement urbanisée côté Avenue de l'Aérodrome et le fait de construire encore de l'habitat collectif avec un empiètement sur les espaces verts côté allée des Charmilles entrainera une fois de plus une augmentation encore plus importante de l'imperméabilisation des sols et donc d'inondations par ruissellement des eaux pluviales par temps d'orage ». L'auteur du courriel n° 51 souligne « (le parc de la Cloche) fait partie du joyau de la ville et ne peut être modifié par des immeubles. »

Le sous-dossier « Orientations d'aménagement et programmation de secteur d'aménagement » délimite un périmètre dénommé Gare-11 novembre qui définit les conditions de la réalisation d'un ensemble d'immeubles collectifs.

Les aplats de la localisation du secteur et le schéma d'organisation ne figurent pas le même périmètre et une correction s'impose.

Réponse du porteur de projet :

Le caractère paysager, historique, architectural et urbain du quartier du Parc de la Cloche est totalement préservé. Ce vaste lotissement est classé dans le secteur UPa qui ne couvre que ce quartier. Les règles d'urbanisme y sont donc spécifiques, et plus restrictives que dans le PLU actuel (les hauteurs ont été baissées, par exemple). Par ailleurs, le quartier du Parc de la Cloche est identifié au plan de zonage comme un ensemble urbain repéré au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme (éléments de patrimoine bâti remarquable).

L'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre doit permettre une mutation contrôlée des parcelles situées à l'interface entre le Vieil Orly et le Parc de la Cloche, pour éviter tout projet non conforme aux réalités urbaines de ces deux quartiers. Par ailleurs, ce site se trouve entre la gare Orly-Ville et le Centre ancien, il est donc stratégique et la Ville souhaite notamment que des commerces et des services de proximité y soient installés. L'OAP de secteur d'aménagement possède ses propres règles d'urbanisme, pour l'émergence d'un projet s'inscrivant totalement dans les gabarits actuels et caractéristiques du Centre ancien et du Parc de la Cloche. En particulier, il prévoit des constructions en alignement et en R+2 côté avenue de l'Aérodrome et rue du 11 Novembre 1918. Au contraire, les hauteurs sont plus basses allées des Charmilles (R+1), comme dans le reste du quartier du Parc de la Cloche.

Par ailleurs, il n'est pas envisagé sur ce secteur une mutation forcée. Au contraire, la Ville n'est intervenue jusqu'à présent qu'à l'amiable avec des propriétaires souhaitant vendre ou pour éviter tout projet trop dense qui était annoncé.

La Ville n'a cependant pas vocation à acquérir toutes les parcelles concernées. Elle va donc contractualiser avec l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF) qui se chargera de négocier avec les propriétaires concernés souhaitant vendre.

Pour éviter tout malentendu, la Ville propose que le périmètre de l'OAP de secteur d'aménagement soit réduit au périmètre faisant l'objet de cette convention foncière avec l'EPFIF. Il s'agit de parcelles dont les propriétaires sont déjà en contact avec la Ville.

Par conséquent, l'OAP de secteur d'aménagement Gare-11 Novembre sera réduite et le périmètre de la zone UOAP concernée également modifié.



Appréciation : le porteur du projet a entendu l'opposition des habitants du parc de la Cloche et y donne suite en réduisant le périmètre de la zone UOAP, une décision que je respecte.

Cependant, dans son ensemble, le projet de densification figurant au projet de PLU est parfaitement justifié à l'instar de celle imposée autour des gares RER créées par le Grand Paris.

I.3-3.10 Thème « Respect et mise en valeur du patrimoine local »

L'auteur du courrier n° 1 fait un ensemble de propositions qui n'entrent pas toutes dans le strict champ du PLU, laissées à l'appréciation de la municipalité. S'agissant de protection il demande « de conserver les arbres remarquables notamment le *pterocarya* (noyer du Caucase) situé rue Amundsen ... et trois cèdres situés square des Muses ». Il propose également « de conserver le petit patrimoine, par exemple le puits situé sur le parking du cimetière Foch ». : L'auteur du courriel n° 43 souligne que « le bois Grignon, appelée aussi bois de Roses par la municipalité, est un lieu naturel boisé, accueillant de nombreuses espèces d'oiseaux classées, ainsi que de nombreux mammifères, eux aussi classés tel l'écureuil roux. Des espèces rares de fleurs, telles orchidées sauvages, font aussi partie de ce bois. « L'auteur du courriel n° 45 affirme « Orly a besoin de garder son histoire et son peu de charme avec des zones pavillonnaires avec leurs jardins. »

Le rapport de présentation (page 4) indique que « la préservation et la mise en valeur le patrimoine bâti et paysager de la commune constituent deux des multiples objectifs de la révision du PLU. Le PADD (page 32) reprend la problématique en affirmant l'ambition de « Faire rayonner le patrimoine urbain et paysager témoin de l'identité orlysiennne. »

Réponse du porteur de projet :

L'inscription de végétaux dans le PLU nécessite, au préalable, des études floristiques permettant d'apprécier la qualité des arbres concernés et les préconisations pour leur entretien et leur protection. Une telle étude n'a pas été faite dans le cadre de ce projet de PLU. Mais elle sera entreprise dans le cadre d'une modification ultérieure.

Il en va de même avec le petit patrimoine local qui fera l'objet d'une étude historique et archéologique ultérieure plus précise.

Appréciation : les réponses du porteur de projet sont pertinentes. L'enquête publique a attiré son attention sur des sujets qui méritent une étude. Le porteur de projet indique qu'elles seront menées.

I.3-3.11 Thème « Autres problématiques »

I.3-3.11-1 L'enquête a révélé des commentaires sur des questions de gestion qui sortent du champ du PLU :

- stationnement de véhicules en lien avec l'aéroport abusif dans la Cité jardins,
- tapage nocturne dans l'îlot du marché.

Réponse du porteur de projet :

Le stationnement dans la cité-jardin, déjà perturbé par les travaux de la ligne 14 au Pont de Rungis et par la proximité avec l'aéroport Paris-Orly, pourrait se dégrader encore plus avec l'ouverture de la ligne 14. La Ville étudie donc la possibilité de l'instauration d'un stationnement payant et de carte de résidence.

La forme urbaine de l'îlot du Marché n'est pas adaptée aux caractéristiques urbaines du Vieil Orly. La Ville a engagé, avec le bailleur Valophis, les premières études pour permettre la résidentialisation de cet îlot, ce qui devrait faire disparaître les zones floues et de squatte.

Appréciation : les questions concernant plus le domaine de la police municipale, les réponses sont reçues pour information.

I.3-3.11-2 Questions relatives au règlement

I.3-3.11-2 a Observation n° 3 du registre du centre administratif d'Orly « *Quid de la hauteur d'une rue en pente ?* »

La hauteur du bâtiment n'est pas réglementairement dépendante de la pente de la voie, sachant que cette hauteur est attachée à l'égout du toit ou au faitage de la toiture au plus haut de l'alignement de la voie.

Réponse du porteur de projet :

La section Glossaire du règlement précise que lorsque le terrain est en pente, les façades des bâtiments sont divisées en sections égales n'excédant par 12 mètres de longueur et la hauteur est prise au milieu de chacune d'elles. Dans le cas d'une façade ayant une longueur inférieure à 12 mètres, la hauteur est mesurée au milieu de ladite façade.

Appréciation : le porteur du projet rectifie l'inexacte indication fournie. Il fonde sa réponse sur le glossaire du règlement et il convient de s'y tenir.

I.3-3.11-2 b Courriel n° 59 (Question en annexe) « *Il est souvent fait mention de dérogation aux règles pour les annexes ou abri de jardin avec une surface maximum de 15 m². Les 15 m² représentent à peine l'emprise au sol d'un petit garage. Ne doit-*

on pas encourager les habitants à se garer sur leur terrain ? Cela supposerait une augmentation de surface. »

Réponse du porteur de projet :

Les annexes sont des constructions secondaires, de dimension réduite et inférieure à la construction principale, qui apporte un complément aux fonctionnalités de la construction principale. Elle doit être implantée selon un éloignement restreint entre les deux constructions afin de marquer un lien d'usage. Elle peut être accolée ou non à la construction principale avec qui elle entretient un lien fonctionnel, sans disposer d'accès direct depuis la construction principale.

Les stationnements doivent être prévus au moment de la construction du logement. Quand ils sont sous la forme d'un garage, ils font partie de la construction principale et ne sont donc pas une annexe. En revanche, quand le garage n'est pas relié à la construction principale, il devient une annexe.

Le règlement du PLU précise qu'une place de stationnement doit faire 12,5 m² (5 x 2,5 mètres). Donc cette surface est inférieure aux 15 m².

Par ailleurs, il est souhaitable de restreindre et limiter les surfaces des annexes, qui bénéficient de dérogation d'implantation. Cela permet d'empêcher la transformation de ces annexes à des fins de logements ou de chambres dans les fonds de parcelle. Le projet de PLU affirme en effet la volonté de préserver les cœurs d'îlots pavillonnaires. Les annexes doivent rester des constructions de faible importance.

Appréciation : le porteur du projet explicite parfaitement le règlement qui distingue un garage d'une annexe (abri de jardin, séchoir...) Il est parfaitement compréhensible que la commune entende encadrer la surface de construction d'une annexe pour éviter tout changement de destination.

I.3-3.11-2c Courriel n° 59 (Question en annexe) « A la page 175 du règlement figure la liste des maisons remarquables notamment le 16 rue Louis Bonin : s'agit-il de toutes les maisons de la cour ? »

Le tableau précise qu'il s'agit de la maison du gardien du parc Georges Méliès et du vieux lavoir.

Réponse du porteur de projet

Le 16 rue Louis Bonin inscrit dans la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L .151-19 du Code de l'Urbanisme est le bâtiment collectif en brique situé à gauche de l'entrée de la cour. Il ne s'agit pas de la maison du parc Georges Méliès qui est, elle, située un peu plus au nord de la rue Louis Bonin.

Appréciation : la précision est utile pour éviter toute confusion.

I.3-3.11-2d Courriel n° 59 (Question en annexe) « *L'article UA 4.2.1 (page 18) n'est pas précis quand aux règles qui s'y appliquent. Un périmètre de protection autour du patrimoine ne serait-il pas nécessaire ?* »

Le règlement stipule uniquement l'interdiction de démolir.

Réponse du porteur de projet

Les articles 4-2 sont relatifs au patrimoine bâti à protéger figurant dans la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L .151-19 du Code de l'Urbanisme. Il ne s'agit pas des immeubles à protéger au titre des monuments historiques, mais plutôt au titre du patrimoine local. Ce sont les immeubles qui sont protégés, pas leurs alentours.

Ces articles 4-2 précisent que la démolition de ces constructions ou édifices est interdite. Et que tous travaux envisagés doivent respecter les dispositions architecturales existant à l'origine.

Appréciation : la réponse précise bien le distinguo.

I.3-3.11-2e Courriel n° 59 (Question en annexe) « *Les règles décrites à l'article UP 3-2-2 (page 95) sont les même que les règles générales de l'article UP 3-2. Est-il donc nécessaire de faire figurer cet article ?* »

La règle indiquée au point UP 3-2-2 concerne le secteur particulier UPa.

Réponse du porteur de projet

L'article UP.3-2 est relatif aux hauteurs des constructions dans toute la zone UP. Ces règles sont plus précisément citées dans l'article UP.3-2-1. La zone UP comprend deux secteurs, UPa (Parc de la Cloche) et UPb (secteurs pavillonnaires plus denses comme la cité-jardin, le Clos Marcel Paul et Grignon) qui ont des spécificités architecturales. Aussi, certaines règles de ces deux secteurs peuvent être différentes de la zone UP. C'est le cas pour les hauteurs.

Appréciation : la réponse confirme la lecture du commissaire-enquêteur.

I.3-3.11-2f Courriel n° 59 (Question en annexe) « *Le projet de PLU permet au centre E. Leclerc de pouvoir encore s'agrandir. L'implantation du centre E. Leclerc en centre-ville a facilité la vie de nombreux Orlysiens mais a détruit les autres commerces de proximité. N'est-il pas temps de faire un choix et de stopper par le règlement d'urbanisme, l'extension du centre commercial préjudiciable à l'activité commerciale des autres zones de la ville ?* »

Réponse du porteur de projet

Le projet de PLU n'a pas été élaboré pour donner plus de droits à construire au centre commercial E. Leclerc. Il est, dans le projet de PLU, dans le secteur UEa où l'emprise au sol (80 %) est, certes importante. Mais elle correspond à la réalité de la situation actuelle.

Par ailleurs, le projet urbain d'Orly traduit dans le projet de PLU s'appuie sur des polarités de quartier (Vieil Orly, place Gaston Viens, Les Saules, Les Terrasses...) où doivent se situer les commerces et les services de proximité. Ainsi, sur le plan de zonage, dans ces secteurs, il y a une obligation d'implanter des commerces et services de proximité au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme. Des règles particulières figurent également dans le règlement (articles 2-1-2), offrant aux immeubles accueillant des commerces des bonus de hauteur pour avoir des rez-de-chaussée plus généreux.

La Ville est également très engagée en faveur du commerce, par des actions d'aménagement des espaces publics (en cours ou à venir), d'acquisition foncière et immobilière, ou d'animation.

Appréciation : l'interrogation relative à un éventuel favoritisme au profit du magasin Leclerc est sans fondement.

I.3-3.11-2g Courriel n° 59 (Question en annexe) « Page 96 Zone UP Article 3-2-3 Les deux zones UPb sont des zones pavillonnaires avec un habitat actuel plus dense que les autres zones pavillonnaires. Les parcelles y sont beaucoup plus petites. Les maisons également. Pourquoi augmenter la hauteur maximum de construction justement pour ces zones ce qui aura pour conséquence d'augmenter le caractère dense ? »

Réponse du porteur de projet

Le secteur UPb couvre les secteurs pavillonnaires les plus denses de la commune, en particulier parce que les parcelles y sont plus petites (cité-jardin, Clos Marcel Paul). Les hauteurs autorisées dans le projet de PLU sont de 9,50 mètres à l'égout du toit et de 12 mètres au faitage. Ces hauteurs sont les mêmes que la zone UD (Clos Marcel Paul) et le secteur UEb (cité-jardin) actuels. Les hauteurs ne sont donc pas augmentées dans le projet de PLU.

La cité-jardin étant par ailleurs dans un secteur de forte pression immobilière du fait de la présence de la future gare du Pont de Rungis de la ligne 14, une zone de hauteur limitée y est inscrite au plan de zonage. Ce périmètre de hauteur limitée permet de limiter ici les hauteurs à 10,5 mètres, au lieu de 12 mètres dans le reste du secteur UPb.

Appréciation : l'interrogation relative à une éventuelle augmentation de la hauteur du bâti est sans fondement.

I.3-3.11-2h Courriel n° 59 (Question en annexe) « Page 102 Article UP 4-1-3-7 relatif aux dimensions des châssis de toit : la formulation de l'article quant aux dimensions maximum est surprenante. Une dimension maximum ne peut se référer à une fourchette de dimensions (entre 0,80 et 1m) soit elle n'excède pas 0,80m soit 1m mais pas les deux. Quel est l'objectif de cette limitation de dimensions ? »

Le règlement fixe une fourchette et non pas un maximum. Ainsi la plus petite lucarne mesure 0,80 m de haut par 0,60 m de large et la plus grande 1,20 m de hauteur et 1 m

de largeur. Dès lors des châssis pourront être carrés avec une longueur de côté variant de 0,80 m à 1 m.

Réponse du porteur de projet

Ces règles sont à la fois souples et directives, et permettent aux pétitionnaires d'installer des châssis de toit correspondant aux dimensions de fenêtres vendues sur le marché.

Appréciation : la réponse confirme la lecture du commissaire-enquêteur.

I.3-3.12 Observations du commissaire-enquêteur

I.3-3.12a Je partage le questionnement du public exprimé au point I.3-3.3 comme celui de la mission régionale d'autorité environnementale visant d'obtenir la confirmation du nombre total de logements à l'horizon 2030, autrement dit avoir connaissance du choix entre les trois scénarios de développement présentés dans le rapport de présentation. Est-ce un total de 250 logements/an comme le dossier le laisse entendre, est-ce un total de 300 logements/an comme l'Etat et le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement le préconisent, voire plus ?

Réponse du porteur de projet

Comme dit précédemment, les chiffres liés à la production de logements seront actualisés.

Appréciation : On remarque que les trois-quarts du territoire sont concernés par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Quatre sites du Viel Orly sont même identifiés comme secteurs de plan masse. C'est dire le poids de la pression urbaine sur la commune. La question renvoie au point I.3-3.3 ci-dessus.

I.3-3.12b Dans les OAP de secteur d'aménagement un principe prescrit la plantation d'un arbre de moyenne tige pour 500 m² d'espace libre. Dans le cas de l'opération Louis Bonin, le terrain fait 1300 m² soit un minimum d'espaces verts de 390 m². Dans ce cas l'obligation serait sans objet. Ma lecture des modalités est-elle correcte ?

Réponse du porteur de projet

L'OAP de secteur d'aménagement Louis Bonin (zone UOAP) précise qu'un arbre de moyenne tige doit être planté pour 500 m² d'espace libre. Cela s'entend par « tranche » de 500 m². Autrement dit, un arbre de haute tige devra être planté au minimum pour la réalisation de l'opération Louis Bonin. Celui-ci figure d'ailleurs sur le schéma d'organisation.

Toutefois, pour éviter toute ambiguïté, la Ville propose au commissaire-enquêteur de modifier la règle pour les quatre OAP de secteur d'aménagement et de préciser « un arbre de moyenne tige doit être planté par tranche de 500 m² d'espace libre ».

Appréciation : la rédaction améliore la définition de la prescription mais ne lève pas l'incertitude soulignée dans l'observation. Aussi je suggère le texte suivant « un arbre de moyenne tige sera planté par opération. Pour les espaces libres dont la

surface est supérieure à 500 m², l'obligation d'une deuxième plantation s'imposera, puis par tranche de 500 m². »

I.3-3.12c Je partage la recommandation de l'architecte des bâtiments de France (cf. point I.3-4.10 ci-dessous) relative au pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité, à savoir 10 %, considéré comme trop faible à une époque où les arbres de haute tige sont générateurs d'îlots de fraîcheur.

Réponse du porteur de projet

Dans la réponse de la Ville aux avis des personnes publiques associées sur le projet de PLU, qui sera annexée à la délibération approuvant le PLU, la Ville propose effectivement que des coefficients d'emprise au sol soit institués dans certaines zones qui en étaient dépourvues dans le projet de PLU.

Appréciation : à défaut de réponse précise j'invite le porteur du projet à analyser un pourcentage minimum de pleine terre porté à 15 %, en augmentant également les surfaces hors sol. Il ne faudrait pas que les si faibles proportions d'espace libre figurant au projet de PLU servent uniquement une comptabilité des surfaces quantitative et non qualitative.

I.3-3.12d A titre personnel je trouve que l'Hommage à l'escadrille Normandie-Niemen, œuvre d'Ilya Kabakov, pourrait être classé comme un élément de patrimoine

Réponse du porteur de projet

Le monument Normandie-Niemen sera ajouté à la liste des éléments de patrimoine bâti remarquable repérés au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme.

Appréciation : je sais gré au porteur de projet de partager mon intérêt pour l'art contemporain.



La place Charles de Gaulle

I.3-4 Observations des personnes publiques associées

La Ville précise que les avis des personnes publiques associées sur le projet de PLU d'Orly ont été analysés et que des observations et réponses sont faites à chacune des PPA. L'ensemble de ces observations et réponses est consigné dans un document qui sera annexé à la délibération approuvant le PLU.

Ce document reprendra donc, notamment, les modifications faites au projet de PLU pour tenir compte des observations des PPA.

Les réponses apportées ici reprennent en partie celles figurant dans ce document.

I.3-4.1 Le groupe ADP

La société anonyme conteste la rédaction relative aux pelouses du domaine aéroportuaire. ADP est favorable à l'emplacement réservé à l'élargissement de la route Charles Tillon en demandant toutefois une marge de recul. Enfin ADP propose une précision pour le stationnement des cycles en zone UZ.

Réponse du porteur de projet

Les pelouses de la plateforme aéroportuaire participent au réseau de la grande trame verte d'Orly, qui relie la Seine au plateau par un système de pas japonais. Cette trame verte comprend les parcs, jardins et bois publics, mais aussi les voies ferrées, les cœurs d'îlots pavillonnaires et les pelouses de l'aéroport. Elles sont de ce fait inscrites au plan de zonage en tant que « pelouses de la zone aéroportuaire conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme ». C'est à ce titre qu'elles sont protégées dans le projet de PLU. Mais pour éviter toute ambiguïté, la Ville propose de modifier la phrase citée par ADP dans l'OAP par « L'intérêt écologique du domaine aéroportuaire est riche sur les espaces protégés, notamment les pelouses, qui participent à la grande trame verte d'Orly qui va de la Seine au plateau ».

La route Charles Tillon doit devenir un axe majeur de la ville. Elle relie en effet le Vieil Orly et les quartiers Est à la cité-jardin, à l'aéroport, au Pont de Rungis et au SÉNIA. De nouveaux quartiers vont émerger de part et d'autre de cette voie : Quinze Arpents, frange Nord de la plateforme aéroportuaire... Elle doit donc être retraitée en avenue urbaine accueillant des espaces publics généreux et le futur prolongement du tramway T9, tout en tenant compte des constructions existantes (Air France Industries, cité-jardin) qui ne seront pas impactées par cet élargissement de la route Charles Tillon. Il n'y a donc pas lieu d'envisager l'instauration d'une marge de recul.

L'article UZ.-6-3 dédié au stationnement des cycles est destiné à encourager la pratique des modes actifs de déplacement. Le domaine aéroportuaire va accueillir de nouvelles activités économiques et sera très bien desservi par les transports en commun (ligne 14, prolongement du tramway T9, tramway T7, TCSP SÉNIA/prolongement du 393). Les futures constructions, notamment de bureaux, doivent donc encourager aux déplacements par les modes doux et actifs et les transports en commun. La Ville maintient la disposition contenue dans le projet de

PLU arrêté.

Appréciation: les réponses du porteur de projet sont pertinentes.

I.3-4.2 L'association RE.N.A.R.D.

En soulignant une incohérence, le RE.N.A.R.D. interroge sur l'existence effective d'espaces agricoles sur le territoire communal. Il demande de façon précise la création de corridors écologiques, un complément des inventaires naturalistes puis le classement des alignements d'arbres et des boisements des espaces forestiers.

Réponse du porteur de projet :

Il n'existe aucun espace agricole sur la commune d'Orly, ce que le rapport de présentation précise.

Le projet urbain de la Ville d'Orly s'appuie sur une grande trame verte et bleue qui va de la Seine jusqu'au plateau de Longboyau. Cette trame verte et bleue se diffuse dans la ville sous la forme de pas japonais, s'appuyant sur des espaces de biodiversités disséminés dans la ville (les Vœux, parcs urbains, bois des Roses, pelouses de la plate-forme aéroportuaire, l'étang du Trou à Glaise...), reliés entre eux par les cœurs d'îlots des zones pavillonnaires, les alignements d'arbres le long des voies, les talus ferroviaires... Le projet de PLU traduit complètement ces principes, dans son règlement (article 5) et son plan de zonage (zone N, espace boisé classé et classement au titre des articles R.151-41 et R.151-43 du Code de l'Urbanisme). Les corridors écologiques, alignements d'arbres ou les bois sont donc déjà préservés dans le projet de PLU.

Néanmoins, la Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.

Enfin, le diagnostic territorial pourra être complété par les données de l'Observatoire des territoires, consultable sur le site de l'Agence Régionale de la Biodiversité d'Île-de-France, que cite l'association RENARD.

Appréciation : l'engagement d'établir une cinquième OAP dédiée à la grande trame verte et bleue répond notablement à l'attente de l'association R.E.N.A.R.D.

I.3-4.3 La chambre des métiers et de l'artisanat du Val-de-Marne (CMA) – avis favorable

I.3-4.4 La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) – sans observation

I.3-4.5 La chambre de commerce et d'industrie départementale du Val-de-Marne (CCI) – avis favorable

I.3-4.6 La commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CIPENAF)

La CIPENAF demande de reprendre l'objectif de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers dans le PADD et sa justification dans le rapport de

présentation, de préciser le coefficient d'emprise au sol maximale en zone N, de traduire réglementairement la trame verte et bleue dans les zones U et AU et d'identifier, dans le secteur des Vœux, un ou des secteurs sans aménagement.

Réponse du porteur de projet

Comme dit au I.3-3.1, la Ville a très fortement limité sa consommation d'espace libre, alors que le SDRIF lui ouvrait plus de droit à urbaniser. L'objectif 1.4.4 du PADD (Réduire à son minimum l'empreinte écologique globale du développement urbain engagé) précise ainsi qu'il conviendra de limiter le développement urbain en extension sur les espaces naturels et forestiers à 2 % de la superficie totale. Or, le projet de PLU limite en réalité à 1,35 % la consommation d'espace libre, soit environ 9 hectares. Donc dans des proportions moindres qu'affichées dans les documents du dossier de PLU. La Ville propose de modifier ce taux par 1,5 % dans l'objectif 1.4.4 du PADD et dans le rapport de présentation (partie 3.2 Justification des choix retenus pour établir le PADD).

Les zones naturelles N ont pour vocation de préserver des espaces naturels d'intérêt écologique, paysager et sociaux car accessibles aux Orlysiens. Les projets d'aménagement de ces espaces verts, en grande partie sous domanialité publique, consacrent cette vocation et entendent justement limiter l'urbanisation de ces secteurs. Les constructions nouvelles n'y sont quasiment pas envisagées, sauf dans le secteur des Vœux pour des installations légères en lien avec la vocation de loisir et de tourisme du site. Par ailleurs, le PLU actuel ne prévoit pas d'emprise au sol pour les zones N. La Ville propose donc qu'un coefficient d'emprise au sol de 10 % soit fixé pour la zone N, valable pour les secteurs Ns et Nv.

La Ville propose que soit rajoutée une OAP entièrement dédiée à la grande trame verte et bleue, et qu'y figurent les actions de sa mise en œuvre.

Les plans d'aménagement du secteur des Vœux n'ont pas été établis de manière définitive. C'est ce qui explique qu'aucun périmètre de protection n'ait été précisé sur le plan de zonage et l'OAP relative aux Vœux, dans le projet de PLU. Pour rappel, le secteur des Vœux était considéré jusqu'à très récemment comme un secteur d'urbanisation. Il est d'ailleurs toujours inscrit comme tel au SDRIF. C'est pourquoi les études d'aménagement du site des Vœux ne sont que partielles, et que le projet de PLU ne peut être aussi précis. Les premières études précisent néanmoins que le secteur de la darse et ses abords méridionaux sont considérés comme une zone d'exclusion, c'est-à-dire un secteur dédié à la préservation de la biodiversité et où la présence humaine sera très limitée. Entre cette zone d'exclusion et Villeneuve-le-Roi prendrait place une zone dédiée aux aménagements de loisirs. La Ville propose donc que la carte de l'OAP relative aux Vœux, au Trou d'Enfer et au Bouvray soit modifiée avec le rajout d'une zone de biodiversité à préserver dans la zone d'exclusion et autour de la darse, et une zone dédiée aux aménagements de loisirs dans la partie sud des Vœux. La Ville propose également d'inscrire dans le plan de zonage cette zone d'exclusion comme réservoir de biodiversité conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme, et de modifier le rapport de présentation et le règlement en conséquence.

Appréciation : cf. point I.3-3.1

I.3-4.7 GRTgaz – sans observation

I.3-4.8 La société du Grand Paris – sans observation

I.3-4.9 La région Ile-de-France

La région Ile-de-France constate que les orientations du PLU sont en cohérence avec le schéma directeur et les objectifs régionaux.

I.3-4.10 Le ministère de la culture

L'architecte des bâtiments de France informe que seul le chœur de l'église est protégé au titre des monuments historiques. Elle émet ensuite de nombreuses recommandations, la plus importante étant relative au pourcentage minimum de pleine terre dans les zones à forte densité, à savoir 10 %, considéré comme trop faible à une époque où les arbres de haute tige sont générateurs d'îlots de fraîcheur.

Réponse du porteur de projet :

Concernant le chœur de l'église, le rapport de présentation sera modifié en conséquence.

La Ville propose effectivement que des coefficients d'emprise au sol soit institués dans certaines zones qui en sont dépourvues dans le projet de PLU.

Appréciation : la rectification relative à l'église d'Orly s'impose.

S'agissant du pourcentage minimum de pleine terre dans les opérations immobilières cf. point I.3-3.12c.

I.3-4.11 L'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA)

L'EPA ORSA fait connaître de nombreuses remarques qui portent principalement sur la prise en compte des projets qu'il développe sur le territoire orlyzien de l'opération d'intérêt national (OIN) Orly Rungis Seine Amont. Elles visent à s'assurer de leur compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement du PLU, plus particulièrement sur les zones UJC et UJS cette dernière zone étant proposée à la subdivision.

Réponse du porteur de projet :

Les zones UJ sont des zones dédiées aux grands projets et dont les règles d'urbanisme fixées doivent permettre la mise en œuvre opérationnelle de ces projets. La zone UJC couvre ainsi le projet Chemin des Carrières et la zone UJS celle du SÉNIA. Ce sont des zones qui, par définition, pourront faire l'objet de modifications ultérieures du PLU, pour adapter leurs règles à la mise en œuvre de ces projets.

Au moment de l'arrêt du PLU, les études relatives aux secteurs du SÉNIA et du

Chemin des Carrières n'avaient pas été assez abouties pour que soit fixées précisément des règles arrêtées. Cependant, depuis, ces études ont bien avancées. La ZAC Chemin des Carrières a ainsi été créée par arrêté préfectoral le 15 novembre 2019. De plus, le plan de référence du secteur du SÉNIA a été rendu, et une phase de concertation s'est déroulée préalablement au dépôt d'un permis d'aménager pour le quartier des Quinze Arpents (projet Parcs en Scène porté par Linkcity).

Parallèlement, et en particulier dans le cadre de la concertation pour les Quinze Arpents, les habitants de la cité-jardin ont fait part à la Ville de leurs inquiétudes au sujet du projet d'aménagement dans les secteurs du Pont de Rungis et du SÉNIA.

Pour toutes ces raisons, la Ville et l'EPAORSA ont travaillé conjointement pour apporter des modifications pour les zones UJC et UJS (règlement, plan de zonage...) et créer une zone UJF au sud de la rue des Quinze Arpents (notamment sur les parkings Air France). Ces nouveaux dispositifs permettront, notamment, de réduire les hauteurs autorisées autour de la cité-jardin.

Appréciation : la concertation entre la commune d'Orly et l'EPA ORSA conduit à la modification du projet de PLU par la création d'une zone UJF qui prend notamment en compte les préoccupations exprimées par le représentant de la Cité Jardins tout en respectant le cadre de l'OIN.

I.3-4.12 La SNCF

La SNCF communique la notice relative à la servitude d'utilité publique ferroviaire à annexer au PLU. Compte tenu de la nature de son activité le classement de foncier ferroviaire en zone 1AU devra permettre la construction de locaux techniques. De même la SNCF demande la levée de la protection des talus ferroviaires au titre de l'article R151-43 du code de l'urbanisme incompatible avec son activité.

Réponse du porteur de projet :

La zone 1AU est une zone à urbaniser et correspond au secteur du Trou d'Enfer. Son aménagement sera réalisé sous la forme d'une opération d'ensemble. Une modification du PLU sera nécessaire pour préciser les règles applicables à cette zone, dès que le projet aura été validé. L'article 1AU.1-2 relatif aux types d'activités, destinations et sous-destinations autorisés sous condition précise que sont soumises à des conditions particulières les constructions autres que celles visées à l'article 1AU.1-1, à la condition qu'elles soient réalisées dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble au cours de laquelle la réalisation des équipements externes et internes à la zone est prévue. Pour rendre compatible l'activité ferroviaire dans la zone 1AU, la Ville propose de compléter l'article 1AU.1-2 et que soit rajoutée, à l'article 1AU.1-2, la mention suivante : sont soumises à des conditions particulières [...] les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Les talus ferroviaires participent à la grande trame verte d'Orly qui va de la Seine au plateau de Longboyau. Ce sont des éléments essentiels des corridors écologiques présents sur Orly. C'est pourquoi les talus ferroviaires ont été inscrits au titre de l'article R.151-43. Toutefois, pour ne pas gêner l'activité ferroviaire, la Ville propose

de modifier les articles 5-3 relatifs aux talus ferroviaires au titre de l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme comme suit : « l'intégrité des corridors écologiques des voies ferrées doit être préservée. Ainsi, dans le périmètre délimité au document graphique, l'occupation du sol végétalisée doit être maintenue et un traitement multi-strates permettant de renforcer son intérêt écologique est recommandé (trame arborée, trame arbustive et trame herbacée et vivace) dès lors qu'ils sont compatibles avec l'activité ferroviaire ».

Appréciation : la collectivité territoriale répondant positivement aux observations de la SNCF, il convient d'acter les novations du règlement.

I.3-4.13 RTE

RTE demande que règlement des zones traversées par des lignes EDF ne s'oppose pas à la réalisation d'ouvrages nécessaires au service public.

Réponse du porteur de projet :

Dans les différentes règles du règlement d'urbanisme concernées, des mentions seront rajoutées, à la demande de RTE, pour tenir compte de la présence de ses ouvrages.

Appréciation : la mise à jour des données est nécessaire.

I.3-4.14 Ile-de-France Mobilités

Le syndicat de transports acte la prise en compte du projet TRAM 9 (T9) dans le PLU jusqu'à la place Gaston Viens. En revanche le syndicat n'est pas mandaté pour poursuivre les études du prolongement du T9 jusqu'à la plateforme aéroportuaire. Dès lors le rapport de présentation ne doit pas être ambigu à ce sujet et s'en tenir au seul souhait de la ville d'Orly.

Réponse du porteur de projet :

Le prolongement du tramway T9, de la place Gaston Viens jusqu'à la plate-forme aéroportuaire, est un projet essentiel pour le Grand Orly. Il permet de relier les communes du nord du Val-de-Marne aux zones d'emploi (MIN de Rungis, plateforme aéroportuaire), de connecter plusieurs axes de transport en commun (RER C, métros 14 et 18, tramway T7, TCSP SÉNIA) et de relier tous les quartiers d'Orly entre eux. Le prolongement du tramway T9 figure au schéma directeur de la Région Île-de-France et les différents acteurs du territoire militent pour son prolongement (Ville, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Aéroports de Paris...). Pour initier les études liées au prolongement et pour anticiper dès maintenant sur l'impact du tramway T9 prolongé il est légitime de le prendre en compte dans le projet de PLU.

Les différentes pièces du dossier de PLU ne mentionnent pas qu'Île-de-France Mobilités ait été mandaté pour poursuivre les études du prolongement du T9, bien qu'il en soit légitimement le maître d'ouvrage potentiel.

Appréciation : l'échéance du PLU est de l'ordre d'une dizaine d'années. Puisqu'à ce jour Ile-de-France Mobilités n'est pas encore missionné pour engager les études l'anticipation apparaît prématurée. Les paragraphes du dossier relatifs au

prolongement du T9 jusqu'à Pont de Rungis étant rédigés à l'indicatif ils laissent à penser qu'une décision est prise à son sujet. Puisqu'il n'en est rien il convient que le conditionnel soit utilisé pour exprimer l'attente de la commune.

I.3-4.15 Le conseil départemental du Val-de-Marne

Le département du Val-de-Marne ne demande pas à être bénéficiaire de l'emplacement réservé relatif au collège Dorval. Il acte la reprise de l'emplacement réservé de la route Charles Tillon par la commune en estimant qu'elle ne « devra pas pour autant impacter les bâtis en particulier pour la Cité jardins. » Dans le domaine de l'assainissement le département souligne que le recours à un système d'assainissement non collectif s'avère contradictoire avec le classement du Val-de-Marne en zone d'assainissement collectif.

Réponse du porteur de projet :

Le bénéficiaire de l'emplacement réservé n° 12 (extension du collège Dorval) est le Département, dans le projet de PLU. La Ville propose d'être bénéficiaire de cet emplacement réservé n° 12.

La route Charles Tillon doit devenir un axe majeur de la ville. Elle relie en effet le Vieil Orly et les quartiers Est à la cité-jardin, à l'aéroport, au Pont de Rungis et au SÉNIA. De nouveaux quartiers vont émerger de part et d'autre de cette voie : Quinze Arpents, frange Nord de la plateforme aéroportuaire... Elle doit donc être retraitée en avenue urbaine accueillant des espaces publics généreux et le futur prolongement du tramway T9, tout en tenant compte des constructions existantes (Air France Industries, cité-jardin) qui ne seront pas impactées par cet élargissement de la route Charles Tillon. Du fait du refus du Département de conserver l'emplacement réservé pour l'élargissement de la route Charles Tillon, la Ville a repris cet emplacement réservé à son compte, toutefois en en modifiant la destination (pistes cyclables et tramway T9 prolongé, au lieu d'un simple élargissement routier).

Le règlement d'urbanisme sera modifié, dans les articles relatifs à l'assainissement des eaux usées, pour effectivement empêcher tout dispositif d'assainissement autonome en milieu urbain.

Appréciation : si le département du Val-de-Marne est bien le maître d'ouvrage de l'extension du collège Dorval, il est compris que la collectivité locale est priée de mettre à disposition le foncier ce qui explique la substitution du bénéficiaire de l'emplacement réservé. Elle n'appelle pas d'observation.

La problématique de l'élargissement de la route Charles Tillon est la même que celle traitée au point I.3-4.14 ci-dessus. Le renoncement du département apparaît en cohérence avec le défaut d'engagement des études du prolongement du T9. Dès lors, la seule motivation de l'emplacement réservé porte sur le projet communal de réaliser des pistes cyclables (cf. point I.3-3.6).

En conformité avec le règlement départemental d'assainissement, celui du PLU exclura toute possibilité d'assainissement autonome une rectification nécessaire.

I.3-4.16 Le préfet du Val-de-Marne

Les services de l'Etat demandent l'actualisation de nombreuses informations et

données inhérentes au délai entre la prescription du PLU et l'arrêt du document, voire de lever des incohérences entre certaines pièces.

Comme les intervenants à l'enquête publique (cf. I.3-3.8), les services de l'Etat demandent que la situation des espaces naturels et forestiers soit parfaitement identifiée pour lever toute ambiguïté au sujet de leur consommation et pour mise en cohérence des plusieurs pièces du dossier.

Pour tous les autres sujets, et comme indiqué dans le procès verbal de synthèse je souhaite seulement connaître les sujets pour lesquels l'EPT 12 et la commune d'Orly n'envisagent pas de donner suite aux recommandations de l'Etat.

Réponse du porteur de projet :

Le projet de PLU comprend effectivement quelques erreurs ou données qui nécessitent d'être actualisées ou corrigées. La Ville et l'État se sont mis d'accord pour que l'État en demande les modifications dans son avis.

Concernant les espaces naturels, comme cela a été précisé précédemment, et pour tenir compte de l'avis des personnes publiques associées (dont l'État et ses services), la Ville propose d'apporter quelques corrections et modifications et d'ajouter une OAP spécifique à la mise en œuvre de la grande trame verte d'Orly.

Appréciation : la mise à jour des données est nécessaire. L'OAP spécifique « Trame verte et bleue d'Orly » répondra également de façon plus précise aux préoccupations environnementales exprimées par le public et plusieurs PPA.

I.3-4.17 Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)

Le SEDIF demande un ajout, la mise à jour de données relatives à l'eau potable et la prise en compte de diverses précisions en attirant également l'attention du porteur de projet sur la non-conformité du règlement du PLU avec l'arrêté interpréfectoral n° 2008/88 du 8 janvier 2008.

Réponse du porteur de projet :

Toutes ces modifications et corrections seront apportées dans les différents documents du projet de PLU.

Appréciation : la mise à jour des données est nécessaire.

I.4 Conclusion

L'enquête s'est déroulée sans incident autre que le retard du commissaire-enquêteur à la dernière permanence dû à des impondérables de trafic automobile. Les modalités prévues par l'arrêté de l'EPT 12 du 17 septembre 2019 ont été respectées.

L'enquête publique a révélé deux fortes oppositions au projet d'ensemble du PLU très localisées : le bois des Roses et le parc de la Cloche. Pour le premier sujet, le porteur de projet

défend à bon droit l'urbanisation de 10 % de l'espace boisé d'origine et pour le second s'oblige à prendre partiellement en compte l'expression du public nonobstant le bienfondé de l'OAP de secteur « Gare-11 novembre ».

Les autres expressions défavorables procèdent du souhait de leurs auteurs d'une constructibilité limitée et d'un environnement naturel plus conservé. Le règlement a également fait l'objet de demandes d'explication. De même, plusieurs observations sont relatives au patrimoine local et végétal.

Pour leur part, les PPA ont donné leur assentiment au projet de révision du PLU, le plus souvent assorti de réserves de forme et de demande de compléments. Comme j'ai pu moi-même le constater le dossier de PLU nécessite des mises à jour administratives et réglementaires, des corrections le plus souvent mineures, des compléments graphiques pour assurer la cohérence entre le texte et les plans et des ajouts de documents.

L'évolution du cadre administratif entre commune et établissement public territorial avec le changement de porteur de projet a eu une incidence sur la durée de l'instruction de la révision du PLU.

Les observations recueillies recouvrent l'ensemble de celles que le dossier a suscitées et je n'ai pas d'autres appréciations que celles exprimées dans le corps du rapport.

Fait à Bry-sur-Marne, le 20 décembre 2019

Jean-Pierre Maillard
Commissaire-enquêteur

II^{ème} PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

Après une étude attentive du dossier, à l'issue d'une enquête publique de 35 jours consécutifs, du 10 octobre au 13 novembre 2019, la tenue de quatre permanences, trois rencontres avec les représentants de la commune d'Orly déléguée par le porteur de projet et la visite générale du territoire d'Orly, celles complémentaires faisant suite à l'expression du public sur des points particuliers, et l'établissement d'un rapport qui analyse les observations exprimées au cours de l'enquête publique, je suis en mesure de prononcer des conclusions et avis motivés sur la révision du plan local d'urbanisme (PLU) d'Orly soumis à l'enquête publique par l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT 12).

L'enquête publique a permis l'expression d'une soixantaine de personnes et de recueillir autant d'observations écrites. Elles ont été reçues sur deux registres (l'un déposé au siège de l'EPT 12 et l'autre au centre administratif municipal d'Orly, ce dernier étant constitué de deux volumes) et au moyen d'une adresse Internet dédiée à l'enquête publique sur le site Internet www.mairie-orly.fr. L'analyse des observations a permis de classer les questions unitaires dans une dizaine de thèmes.

Les contributions des personnes publiques associées (PPA) ont été nombreuses et fournies en demandes de correction et de compléments. Le porteur de projet a reconnu la nécessité de corriger le dossier et s'est engagé à sa bonne fin.

Considérant :

- la nécessité de la révision du PLU d'Orly pour prendre en compte les évolutions de l'urbanisme réglementaire intervenues depuis son approbation en 2007 à savoir la loi sur le Grand Paris de 2010, l'approbation du schéma directeur de la région Ile-de-France en 2013, celle du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) modifié en 2017,
- la concordance de vue entre l'EPT 12 et la commune d'Orly sur le dossier,
- les projets de l'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont conduits dans le cadre d'une opération d'intérêt national (OIN) qui concernent sur Orly le SENIA et le secteur des Vœux,
- la volonté des collectivités territoriales de mettre en œuvre le plan local de l'habitat existant en s'inscrivant aussi dans le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement à l'étude,

- dans le même temps sanctuariser des espaces naturels pour offrir aux habitants une augmentation de la surface des espaces verts ouverts au public, engagement conforté en fin d'enquête, par la décision d'établir une cinquième orientation d'aménagement et de programmation (OPA) « Trame verte et bleue »,
- le constat de la région Ile-de-France d'un projet qui s'accorde globalement avec les grandes orientations de son schéma directeur,
- l'écoute du public par le porteur du projet qui a conduit à retenir la réduction du périmètre d'une OAP de secteur,
- l'engagement du porteur de projet à rectifier et compléter le dossier tant pour donner suite à l'avis de l'Etat qu'à ceux d'autres PPA et le mien,

je recommande :

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

C'est pourquoi je donne un avis favorable au projet de PLU d'Orly objet de l'enquête publique ouverte du 10 octobre au 13 novembre 2019. Cela suppose comme demandé par de nombreuses PPA, le préalable des mises à jour administratives et réglementaires des pièces du dossier, des corrections et des compléments graphiques, un ensemble de rectifications à soumettre au contrôle de légalité.

Fait à Bry-sur-Marne, le 20 décembre 2019

Jean-Pierre Maillard,
Commissaire-enquêteur