ORLY – ZAC « Chemin des Carrières »

Notice explicative de DUP

Sommaire

Préambule 5

Glossaire 6

I. UN PROJET INTEGRÉ A UNE REFLEXION GLOBALE 7

II. LES PROCEDURES ET DEMARCHES REALISEES AVANT LA REALISATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE 9

1. La concertation préalable 9

2. La création de la ZAC «Chemin des Carrières» 10

3. Les acquisitions foncières sur le périmètre 11

a. Les différents modes d'acquisitions 11
b. La Convention d'Intervention Foncière 11
c. La voie amiable 11
d. La mise en œuvre du droit de préemption urbain 12
e. L'expropriation 12

III. LE CONTEXTE DU PROJET 13

1. La situation de la ZAC « Chemin des Carrières » 13
a. Le département du Val de Marne (94) 13
b. La commune d'Orly et le site du SENIA 14

2. Les équipements présents sur la commune d'Orly 15
a. Enfance, éducation, formation 15
b. Les équipements culturels 15
c. Les équipements sportifs 15
d. Les équipements de santé et d'action sociale 16

3. Les infrastructures de transport 16
a. Le réseau routier existant 16
b. Le réseau routier au droit du site 17

4. Le réseau actuel de transports en commun 20
a. L'offre sur les lignes ferrées 20
b. Offre du réseau de transports en commun routier 21
c. Les modes doux 21
d. L'aéroport 21

5. Les risques et nuisances 22
a. Le risque météorologique 22
b. Le risque mouvement de terrain 22
c. Le risque inondation 22
d. Le risque sismique 22
e. Les risques d'exposition au plomb 22
f. Les risques industriels et technologiques 22

IV. LE PERIMETRE DE L'ENQUÊTE PREALABLE A LA DUP 24

1. L'emprise de la ZAC 24

2. Le périmètre de la DUP 25

3. Le reportage photographique 26

4. L'analyse des éventuelles contraintes 29
a. Les périmètres de protection 29
b. Les réseaux 29
c. L'urbanisme règlementaire 29

V. LE PROJET 31

1. Les étapes de la définition du projet 31
a. La ZAC « Chemin des Carrières » au sein du pôle d'Orly-Rungis 31
b. Les 3 scénarii envisagés 34
c. L'émergence d'un 4ème scenario 35

2. Les évolutions du projet urbain 36

VI. L'AMENAGEMENT DU SITE DE LA ZAC « CHEMIN DES CARRIERES » 38

1. Le programme global prévisionnel des constructions 38
a. Un quartier à dominante d'habitat 38
b. Le plan masse de la ZAC «Chemin des Carrières» 40

c. Les partis-pris urbains du projet retenu 41
d. La mixité fonctionnelle 44

2. Le phasage 45
a. La phase 1 45
b. La phase 2 46
c. La phase 3 46

3. La mise en œuvre de l'aménagement de la ZAC 47
a. Une maîtrise foncière partielle 47
b. Le choix de la procédure de ZAC 47

4. Le coût financier du projet 48

VII. UN PROJET COMPATIBLE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION 49

1. La compatibilité du projet avec le SDRIF 2013 49

2. La compatibilité du projet avec le PLU d'Orly 50
a. La procédure de révision 50
b. Le PADD 51
c. Les OAP 55
d. Le plan de zonage et le règlement 56
e. La compatibilité du projet avec le PLU 58

3. La compatibilité avec les autres documents 59
a. La compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie 2016/2020 et le SAGE de la Bièvre 59
b. La compatibilité du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique 59
c. La compatibilité du projet avec le SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie) d'Ile-de-France 60
d. La compatibilité du projet avec le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) d'Ile-de-France 60
e. La compatibilité du projet avec le PDUIF (Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France) 61
f. La compatibilité du projet avec le PPRI (Plan de Prévention du Risque d'Inondation) 61
g. La compatibilité du projet avec le PCDE (Plan Climat Énergie Départemental) 62
h. La compatibilité du projet avec le Programme local d'habitat (PLH) 62
i. La compatibilité du projet avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly 62
j. La compatibilité du projet avec le Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers (PREDEC) 63
k. La compatibilité du projet avec le SCOT 63

4. Les servitudes d'utilité publique 63
a. Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement (aérodromes civils et militaires) 63
b. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception 63

VIII. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE 64

1. Le périmètre de la DUP 64

2. Dispositions particulières liées à la procédure d'expropriation 64
a. Propositions de relogements 64
b. Possibilités de cessions ou de concession temporaire 65

3. L'utilité publique du projet 65
a. Accompagner la mutation de ce quartier vers une échelle métropolitaine 65
b. Développer une nouvelle offre de logements 65

c. Aménager un quartier s'insérant harmonieusement dans le tissu urbain existant 65
d. Améliorer et diversifier les espaces publics 66
e. Hiérarchiser le maillage viaire 66
f. Aménager des continuités paysagères et écologiques 66

4. Etat des propriétés en vue de l'enquête parcellaire 66
a. Identification de 4 grandes catégories de terrains 66
b. Une maîtrise foncière à finaliser 67
c. Le choix d'une ZAC à maîtrise foncière partielle 68

5. Le recours à la DUP valant mise en compatibilité des dispositions règlementaires du lotissement 69

6. Le nécessaire recours à l'enquête parcellaire 69

7. Un bilan coûts / avantages positif 70

8. La composition du dossier d'enquête 72

Préambule

Le cadre règlementaire de la présente enquête est consultable sur la note de cadrage en introduction du présent dossier.

Le projet a pour objet le projet d'un nouveau quartier de logements dans le cadre de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Chemin des Carrières » à Orly.

La présente notice explicative de DUP est établie conformément aux articles L. 110-1, R. 112-4, R. 112-6, R. 112-7 et R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'article R. 123-8 du code de l'environnement.

Elle indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement. Son objectif est de démontrer l'utilité publique qui s'attache à la réalisation de ce projet.

Elle vise vise à présenter :
- d'une part, les objectifs du projet d'aménagement de la ZAC «Chemin des Carrières» ainsi que les modalités de sa mise en œuvre ;
- d'autre part, la procédure de déclaration d'utilité publique objet de la présente enquête publique.

L'opération d'aménagement est réalisée dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dont l'Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis - Seine Amont (EPA ORSA) a décidé de prendre l'initiative.

Glossaire

ABF	Architecte des Bâtiments de France
AE	Autorité environnementale
AEP	Alimentation en Eau Potable
ARS	Agence Régionale de la Santé
AVP	Études d'Avant-Projet
BASIAS	Base de données comportant l'inventaire des sites industriels et activités de services
BASOL	Base de données sur la pollution des sols
CIF	Convention d'Intervention Foncière
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CPE	Cahier de prescriptions environnementales
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
DDT	Direction Départementale des Territoires
DIRIF	Direction des Routes d'Ile-de-France
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
DPU	Droit de Préemption Urbain
EBC	Espace Boisé Classé
EPA ORSA	Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis – Seine Amont
EPFIF	Etablissement Public Foncier d'Ile de France
EPT	Etablissement Public Territorial
GME	Groupement Momentané d'Entreprises
GPAM	Grand Paris Aménagement
MRAE	Mission Régionale de l'Autorité Environnementale
PLU	Plan Local d'Urbanisme
RGP	Recensement Général de la Population
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDIC	Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France
SDP	Surface de plancher
SRU	Secteur de renouvellement urbain
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAE	Zone d'Activités Economiques
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

I. UN PROJET INTEGRÉ A UNE REFLEXION GLOBALE

L'Opération d'Intérêt National Orly Rungis – Seine Amont (OIN ORSA) a été créée par le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007 : celui-ci délimitant des opérations d'intérêt national et modifiant le code de l'urbanisme.

L'établissement public d'aménagement (EPA) Orly Rungis – Seine Amont, chargé de la conduite de l'opération d'intérêt national (OIN) du même nom a été créé par le décret n° 2007-785 du 10 mai 2007 (publication au JORF n°109 du 11 mai 2007).

Conformément aux dispositions de l'article L. 321-14 du code de l'urbanisme, l'EPA ORSA est compétent, pour réaliser ou faire réaliser les opérations d'aménagement prévues par ce même code.

En conséquence, il a décidé de prendre l'initiative de la création de la ZAC Chemin des Carrières qui est située au sein de l'OIN dont il assure le suivi.

Notons que depuis le 1er novembre 2017, l'EPA ORSA est fédéré avec Grand Paris Aménagement (Décret n°2017-1508 du 27 octobre 2017 relatif au transfert à l'établissement public Grand Paris Aménagement des droits et obligations de l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine amont).

En vertu des dispositions des articles L. 5219-1 II et L. 5219-5 IV du code général des collectivités territoriales (CGCT), l'Etablissement Public Territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre, dont est membre la commune d'Orly, est compétent en matière de définition, de création et de réalisation d'opérations d'aménagement définies à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme.

En conséquence, la décision de création de la ZAC Chemin des Carrières, initiée par l'EPA ORSA et située dans le périmètre d'une Opération d'intérêt National, relève, après avis de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, de la compétence du Préfet conformément aux dispositions du troisième alinéa de l'article L. 311-1 du code de l'urbanisme.

Il faut noter que la ZAC «Chemin des Carrières» est par ailleurs située dans le périmètre de la ZAD du SENIA. Les différents textes relatifs à cette ZAD sont les suivants et se trouvent en annexe du présent dossier :

- l'arrêté préfectoral n°2009/2268 du 17 juin 2009 créant un périmètre provisoire de Zone d'Aménagement Différé (ZAD) sur le secteur du SENIA ;
- le décret n°2011-1131 du 21 septembre 2011 créant la Zone d'Aménagement Différé dans le secteur dit du « SENIA » sur les communes d'Orly et de Thiais ;
- l'arrêté préfectoral n°2015/2761 du 11 septembre 2015 renouvelant la ZAD du SENIA pour une durée de 6 ans.

Notons que, dans l'ensemble de ces textes, l'EPA ORSA est désigné comme titulaire du droit de préemption au sein du périmètre de la ZAD. Il a délégué ce droit de préemption à l'EPFIF sur une partie des terrains de la ZAD dans le cadre d'une délibération de son conseil d'administration en date du 20 mars 2019.

Par ailleurs, une partie de la ZAC «Chemin des Carrières» est incluse au périmètre du lotissement du SENIA. Des recherches approfondies sont actuellement menées afin de connaître la portée juridique des dispositions règlementaires du lotissement.

Pour sécuriser la mise en œuvre de l'opération d'aménagement, l'EPA ORSA a décidé d'accompagner le présent dossier de déclaration d'utilité publique d'une demande de mise en compatibilité des dispositions réglementaires du lotissement.

Le cas échéant, la présente procédure de DUP emportera la mise en compatibilité des dispositions règlementaires du lotissement, comme cela est prévu par l'article L. 442-13 du code de l'urbanisme afin qu'aucune clause de nature réglementaire liée au lotissement n'empêche l'aménagement de la ZAC.

Après une phase de concertation détaillée plus loin, le dossier de création de ZAC a été approuvé lors du Conseil d'Administration de l'EPA ORSA du 20 mars 2019.

Le 18 avril 2019, le Conseil municipal de la Ville d'Orly a délibéré sur le bilan de la concertation et a donné un avis favorable au dossier de création de la ZAC.

Le 28 mai 2019, le Conseil territorial a donné un avis favorable au dossier de création de la ZAC.

Par arrêté préfectoral n°2019/3990 en date du 15 novembre 2019, la ZAC «Chemin des Carrières» a été crée. L'opération d'aménagement envisagée a pour objet la création d'un quartier résidentiel composé de :

- 770 logements dont 20 % de logements sociaux, soit environ 50 800 m² de SDP développés ;
- Environ 500 m² de SDP de commerces, localisés autour de la place à l'ouest du quartier ;
- Environ 1 500 m² de SDP d'activités autres que des commerces, localisés au nord de la ZAC, en face des entrepôts du SENIA ;
- Environ 15 000 m² d'espaces publics.

Notons que par délibération en date du 20 mars 2019, le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA a autorisé son Directeur Général à solliciter auprès du Préfet l'ouverture d'une enquête publique préalable à une Déclaration d'utilité publique ainsi qu'une enquête parcellaire afin d'acquérir les parcelles restant à maitriser dans la ZAC.

Une délibération complémentaire est intervenue le 3 mars 2020, afin de faire valider par le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA la mise en compatibilité, le cas échéant, des dispositions règlementaires du lotissement du SENIA et de définir un nouveau périmètre de DUP.

La demande de déclaration d'utilité publique, faisant l'objet de la présente notice, s'inscrit dans un contexte local plus général : celui de la révision du PLU d'Orly et de la nécessité de renouveler la ville sur elle-même.

La révision de PLU a été initiée par la délibération conseil municipal d'Orly n° D-URB-2013/178 du 11 avril 2013. Le projet de PLU a été arrêté par une délibération du Conseil Municipal du 18 avril 2019 et du Conseil Territorial du 28 mai 2019.

Le nouveau PLU a été approuvé le 25 février 2020 par le Conseil Territorial.

Notons que le projet présenté dans le cadre de la présente notice est compatible avec ce nouveau PLU.

II. LES PROCEDURES ET DEMARCHES REALISEES AVANT LA REALISATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

1. La concertation préalable

Une concertation a été organisée pour recueillir l'avis de la population.

De 2013 à 2019, l'EPA ORSA et la Ville d'Orly ont mené une concertation en trois phases :

- Première phase de concertation (juin 2013 – décembre 2013) :
    - Réunion publique de lancement du 5 juin 2013 ;
    - Atelier du 11 juin 2013 ;
    - Atelier du 2 juillet 2013 ;
    - Atelier du 10 septembre 2013 ;
    - Atelier du 12 novembre 2013 ;
    - Réunion publique du 3 décembre 2013.

Cette première phase a permis la réalisation d'un diagnostic collectif des problèmes et des atouts du secteur ; la construction d'un ensemble d'intentions précisant les attentes/souhaits quant aux qualités à préserver et développer, et les a traduites sous forme d'un schéma de synthèse ; l'élaboration d'une « Charte d'engagements » pour le projet futur.

Une charte d'engagement a été définie avec les habitants. Elle se décline en 9 engagements :
1/ Aménager en priorité les zones avec des activités ou des entrepôts générant des nuisances
2/ Maintenir la Voie Nouvelle (voie existante) en impasse.
3/ Hiérarchiser les voiries, de telle sorte que l'intérieur de la zone soit protégé et que les problèmes de circulation sur les grands axes n'aient pas d'impact (notamment Rue du Docteur Lecène.)
4/ Créer un maillage de circulations douces.
5/ Préserver le bâti pavillonnaire existant.
6/ Préserver les vues et l'intimité des maisons existantes en créant des zones d'aménagements paysagers.
7/ Préserver les vues et l'intimité des maisons existantes en construisant uniquement de l'habitat individuel en limite de parcelles des maisons.
8/ Dans le cadre des aménagements réalisés, une amélioration sera apportée aux voiries et aux espaces publics.
9/ Poursuivre la démarche de concertation.

- Deuxième phase de concertation (décembre 2014 – juin 2015) :
    - Atelier du 2 décembre 2014 ;
    - Atelier du 16 décembre 2014 ;
    - Atelier du 10 février 2015 ;
    - Réunion publique du 16 juin 2015.

Cette phase a permis la présentation de 3 scénarios de projet (dont le détail est évoqué plus loin) proposés par l'architecte urbaniste JD Laforgue ; d'une évaluation des scénarios et propositions ; d'une présentation/discussion d'un scénario de synthèse.

A la suite du projet urbain de JD Laforgue réalisé sur la base du scénario de synthèse, des engagements ont été pris pour améliorer le projet, notamment en ce qui concerne la problématique

de l'usage des voies de desserte (circulation de véhicules appliquant une stratégie de contournement d'axes engorgés, circulation et stationnement de poids-lourds). Le périmètre de la ZAC a fait l'objet d'ajustements. Le nouveau projet retenu a fait l'objet d'une étude d'impact déposée auprès de l'Autorité Environnementale en novembre 2018.

- Troisième phase de concertation (septembre 2018 – janvier 2019) :
    - Atelier du 20 septembre 2018
    - Réunion publique de clôture de la concertation réglementaire du 21 janvier 2019

Ainsi, la concertation a permis, suite aux avis exprimés, d'adapter et d'affiner les principes d'aménagement tant sur le plan programmatique que sur les plans urbain et paysager.

Par délibération de son Conseil d'administration du 20 mars 2019, l'EPA ORSA a approuvé du bilan de la concertation préalable. Le Conseil municipal de la ville d'Orly et le Conseil territorial ont respectivement approuvé ce bilan le 18 avril 2019 et le 28 mai 2019.

2. La création de la ZAC «Chemin des Carrières»

A la suite de la délibération du Conseil d'administration n° 2012-34 du 19 octobre 2012, par laquelle l'EPA ORSA décidait de prendre l'initiative de la ZAC Chemin des Carrières et approuvait les objectifs poursuivis par l'opération, la ville d'Orly s'est positionnée sur le projet.

Par délibération n° D-URB-2012/0090 du 22 novembre 2012 du Conseil municipal de la Ville d'Orly approuvait la prise d'initiative de l'EPA ORSA ainsi que les objectifs poursuivis par l'opération et les modalités de la concertation préalable à la création de la ZAC,

Par délibération n° 2014-26 du 19 décembre 2014, le Conseil d'administration de l'EPA ORSA approuvait les principes directeurs en vue du développement urbain de la croisée centrale du pôle d'Orly.

Par délibération n° 2015-33 du 3 juillet 2015, le Conseil d'administration de l'EPA ORSA approuvait le projet de développement urbain du secteur du Chemin des Carrières.

Enfin, par délibération n° 2019-04 du 20 mars 2019 de son Conseil d'administration, l'EPA ORSA approuvait le dossier de création de la ZAC Chemin des Carrières à Orly.

Le 18 avril 2019, le Conseil Municipal de la Ville d'Orly a délibéré sur le bilan de la concertation et a donné un avis favorable au dossier de création de la ZAC.

Le 28 mai 2019, Conseil Territorial a donné un avis favorable au dossier de création de la ZAC.

Par arrêté préfectoral n°2019/3990 en date du 15 novembre 2019, la ZAC «Chemin des Carrières» a été créée.

Dans le cadre du dossier de création de la ZAC «Chemin des Carrières», l'EPA ORSA a missionné différents bureaux d'études pour apprécier la faisabilité urbaine, économique et technique de l'opération, et pour aboutir à un parti d'aménagement :

- Le groupement constitué de l'agence SATHY, de TN+ et d'Urbatec a été retenu en mai 2017 en tant qu'architecte-coordonnateur et maître d'œuvre des espaces publics de la ZAC Chemin des Carrières ;
- Progexial intervient en tant que géomètre ;

- 2EI intervient en tant qu'AMO Développement Durable ;
- SCE est en charge de l'élaboration de l'étude d'impact et de sa mise à jour, ainsi que de l'élaboration du dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau ;
- SOCOTEC est en charge de la réalisation des études de sol ;
- A terme un OPC, ainsi qu'un CSPS seront retenus pour assurer la mise en œuvre du projet urbain.

3. Les acquisitions foncières sur le périmètre

a. Les différents modes d'acquisitions

On distingue différents modes d'acquisition foncière possibles pour les terrains nécessaires au projet :

- Par voie amiable : c'est-à-dire dans les mêmes conditions qu'une vente entre particuliers ;

- Par exercice du droit de préemption : la préemption permet à une personne publique d'acquérir en priorité, dans certaines zones préalablement définies par elle, un bien immobilier mis en vente en se substituant à l'acquéreur, dans le but de réaliser des opérations d'aménagement urbain ;

- Par voie d'expropriation : l'expropriation est une procédure qui permet à une personne publique de contraindre un propriétaire à céder la propriété de son bien, moyennant le paiement d'une juste et préalable indemnité. Elle ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête. Cette procédure est nécessaire dès lors qu'il n'est pas possible d'acheter les terrains à l'amiable ou par voie de préemption dans des délais contraints.

Le cas particulier du foncier de la ZAC «Chemin des Carrières» :

b. La Convention d'Intervention Foncière

La Convention d'Intervention Foncière (CIF) en date du 23 novembre 2009 conclue entre l'EPFIF, la Commune d'Orly, la Commune de Thiais et l'EPA ORSA a déterminé les conditions et les modalités selon lesquelles l'EPFIF interviendrait sur le secteur du SENIA, incluant le périmètre de la ZAC « Chemin des Carrières ».

Cette CIF a été suivie de 4 avenants successifs respectivement signés le 2 mai 2012, le 4 juillet 2013, le 21 novembre 2014 et le 29 décembre 2017. Cette CIF prendra fin le 31 décembre 2025.

C'est dans ce contexte que l'EPFIF a procédé à des acquisitions amiables.

c. La voie amiable

Conformément à la CIF de 2009 et à ses avenants, l'EPFIF a procédé à des acquisitions amiables (parcelles cadastrées section A n°237 ; section A n°277 ; section K n°85 ; section K n°100) au sein du périmètre du SENIA, à la suite de négociations engagées avec les propriétaires.

Notons que d'autres acquisitions amiables pourraient intervenir d'ici l'ouverture de l'enquête publique et que le maitre d'ouvrage entend privilégier ce mode d'acquisition.

d. La mise en œuvre du droit de préemption urbain

Conformément au décret n°2011-1131 du 21 septembre 2011 en date du 21 septembre 2011 (publié au JO le 22 septembre 2011) créant la zone d'aménagement différé dans le secteur dit du « SENIA » et à son arrêté de renouvellement n°2015/2761, le 11 septembre 2015, l'EPA ORSA est titulaire du droit de préemption.

L'EPA ORSA a eu l'occasion de l'exercer sur 3 parcelles situées dans le périmètre de la ZAC «Chemin des Carrières» (parcelles cadastrées section L n°591 ; section K n°30, section K n°28).

Notons que les parcelles préemptées par l'EPA ORSA ont par la suite été revendues à l'EPFIF, celui-ci ayant la charge du portage foncier sur la ZAD du SENIA.

Notons également que le droit de préemption en ZAD a été délégué à l'EPFIF le 20 mars 2019 à travers une délibération n°CA43-2019-08 du Conseil d'administration de l'EPA ORSA portant entre autres sur trois parcelles (L n°590, K n°101 et A n°270) concernées par le présent projet d'aménagement.

e. L'expropriation

Comme indiqué dans le préambule de la présente notice, conformément aux dispositions de l'article L. 321-14 du code de l'urbanisme, l'EPA ORSA est compétent pour réaliser ou faire réaliser les opérations d'aménagement prévues par ce même code. Il a en conséquence décidé de prendre l'initiative de la création de la ZAC Chemin des Carrières.

Faute d'avoir pu acquérir l'ensemble des parcelles nécessaires à la présente opération d'aménagement, l'EPA ORSA demande le bénéfice de l'expropriation.

La procédure d'enquête publique préalable est décrite dans la note de cadrage qui précède la présente notice explicative de DUP.

III. LE CONTEXTE DU PROJET

1. La situation de la ZAC « Chemin des Carrières »

a. Le département du Val de Marne (94)

Orly est une commune française de la banlieue sud de Paris, située dans le département du Val-de-Marne, en région Île-de-France. Sa superficie est de 6,7 km².

Comme indiqué dans l'étude d'impact, en 2014, d'après l'INSEE, la commune d'Orly comptait 22 603 habitants.

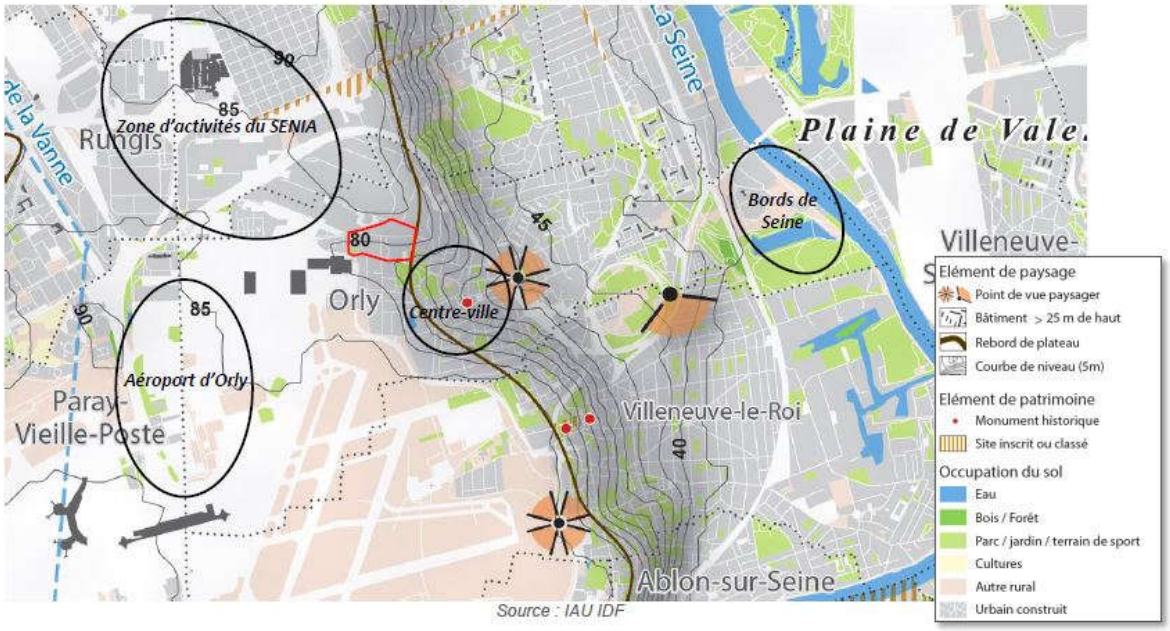
Figure 4 : Plan de localisation d'Orly sur la petite couronne Parisienne

Dans le cadre de la mise en place de la Métropole du Grand Paris, la commune d'Orly a intégré l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre.

Notons qu'une partie du territoire de la commune d'Orly est occupée par l'aéroport d'Orly.

b. La commune d'Orly et le site du SENIA

Figure 5 : Commune d'Orly



Le Secteur de « Chemin des Carrières » est représenté en rouge sur la carte ci-dessus.

Le secteur du « Chemin des Carrières », localisé de part et d'autre de la voie Chemin des Carrières, est situé à l'interface entre le centre ancien à l'est, les secteurs de grandes activités du SENIA situées au nord et au nord-ouest et des zones pavillonnaires.

Constitué d'un tissu urbain hétérogène mêlant pavillons et entrepôts, et adossé à une armature d'espaces publics dégradés, le quartier du SENIA, situé à neuf kilomètres de Paris, bénéficiera à partir de 2024 de la mise en service du prolongement de la ligne 14 au niveau de la gare Pont-de-Rungis (située à un kilomètre de la ZAC) actuellement desservie par le RER C, ainsi que de l'aménagement du TCSP SENIA-Orly au sein même du quartier.

L'opération d'aménagement de la ZAC «Chemin des Carrières» s'inscrit dans ce contexte de renforcement de l'accessibilité du secteur pour initier la mutation de la partie sud du SENIA, relier le centre-ville d'Orly et la gare Pont-de-Rungis, et mettre en œuvre une requalification des espaces publics.

Le site du projet est délimité par la Voie nouvelle à l'est, la rue du Bas-Marin et la rue du Maillard au nord, le cimetière communal à l'ouest et le parc Georges Méliès et l'avenue de la Victoire au sud.

Ce secteur est porteur des évolutions du rôle de ce territoire, de l'image de la ville et du renouvellement de son tissu urbain et de la reconquête de zones d'activités de plus en plus obsolètes.

2. Les équipements présents sur la commune d'Orly

a. Enfance, éducation, formation

Orly est une ville équipée pour environ 30 000 habitants puisque la grande majorité de ses infrastructures a été réalisée suite à la construction du Grand Ensemble lorsque la population a atteint son maximum.

Les équipements présents sont les suivants :

- La commune d'Orly dispose de plus de 220 places de crèches sur son territoire ;
- La commune d'Orly dispose de 6 maternelles et 9 écoles élémentaires ;
- La ville compte deux collèges sur son territoire ;
- S'agissant des lycées, la ville compte le lycée professionnel Armand Guillaumin (notons que pour l'enseignement général, les élèves Orlysiens dépendent du lycée de Thiais) ;
- La commune dispose de trois structures de formation professionnelle (Le Centre d'Insertion Sociale et Professionnelle d'Orly (CISPO) ; le Centre des Formations Industrielles (CFI) ; l'Ecole Européenne Supérieure d'Animation (EESA) – Ecole Georges Méliès ; l'Ecole de la 2e chance).
- La commune d'Orly réalise actuellement l'extension de deux écoles maternelles, d'une école élémentaire, ainsi que la construction d'un nouveau groupe scolaire.

b. Les équipements culturels

Orly dispose d'un bon niveau d'équipements de culture et de loisirs, répartis sur l'ensemble de la commune.

On compte :

- Le Centre culturel communal d'Orly Aragon-Triolet (Ccco) ;
- L'Ecole municipale des arts Lucien Fontanarosa et Annette Faive ;
- La médiathèque municipale ;
- La bibliothèque Louis Bonin
- La Maison de l'Enfance.

c. Les équipements sportifs

Orly dispose d'un bon niveau d'équipements sportifs qui répondent aux besoins de la population et répartis de manière uniforme sur l'ensemble de la commune.

Elle possède les infrastructures sportives suivantes :

- 2 complexes sportifs (les complexes sportifs Jean Mermoz et Léon Truyns) ;
- 2 stades (les stades Georges Méliès et Jean Mermoz) ;
- 6 gymnases (Marcel Cachin, Paul Eluard, Robert Desnos, Youri Gagarine, Dorval et Romain Rolland) ;
- 2 espaces multisports (Romain Rolland et Jean Mermoz) ;
- 4 boulodromes (rue du Noyer-Grenot, rue Jean Mermoz et parc municipal des Saules et le boulodrome Raymond Duphot) ;
- 5 courts de tennis (les tennis Léon Truyns et du parc Georges Méliès) ;
- 1 piscine municipale (la piscine Léon Truyns) ;
- 1 parc de plein air (parc urbain intercommunal du Grand Godet) ;
- 7 aires de jeux équipées pour le basket-ball ou le tennis de table dont la plaine des Saules ;

▪ 1 skate park (Parc Georges Méliès);

▪ 1 centre équestre.

d. Les équipements de santé et d'action sociale

Orly possède :

- deux centres de santé municipaux ;
- deux établissements pour personnes âgées (un foyer logement et un EHPAD) ;
- deux restaurants destinés aux séniors ;
- un pôle Action Sociale (CCAS).

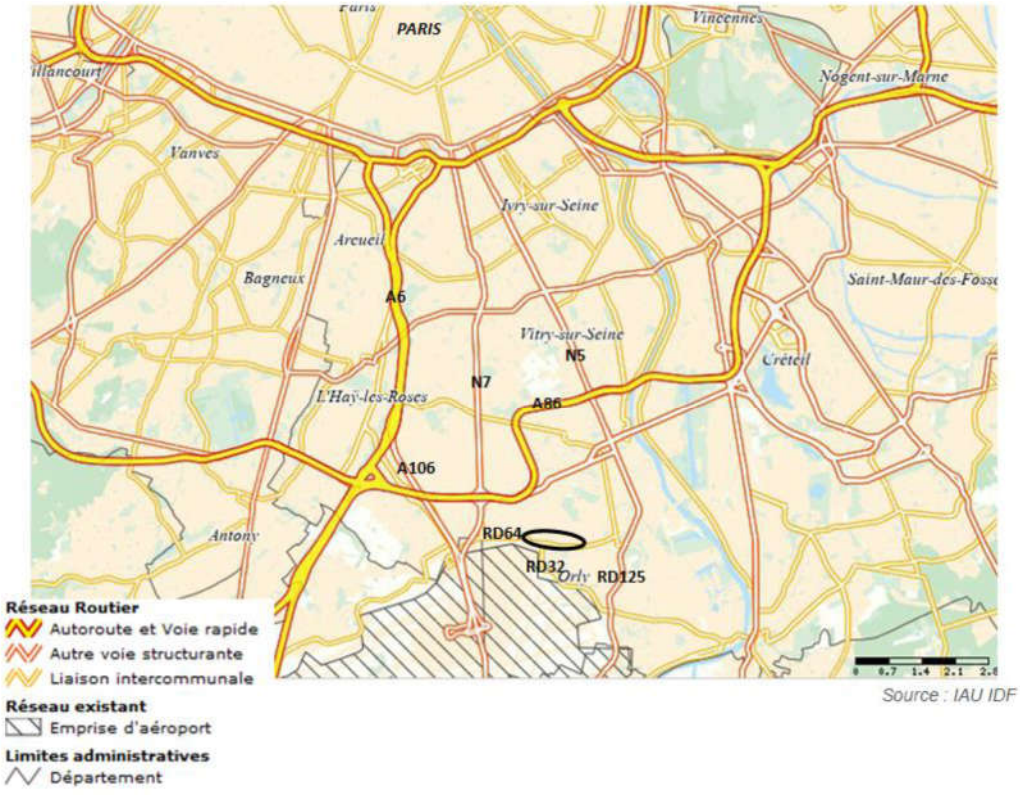
Orly réalise actuellement un nouveau centre social et un institut médico-éducatif.

Le maintien à domicile des personnes âgées et la création de liens sociaux sont aussi des points d'actions de la ville. Pour ce faire, les services de prestations à domicile sont particulièrement développés : 28 aides à domicile se relaient chaque jour pour notamment distribuer des repas et s'occuper de l'entretien général du domicile.

La ville d'Orly fait également partie d'un syndicat intercommunal qui avec Villeneuve-le-Roi et Choisy-le-Roi organise des actions (notamment organisation de forums de l'emploi) pour aider au retour à l'emploi.

3. Les infrastructures de transport

a. Le réseau routier existant



La commune d'Orly est bien desservie par les grands axes structurants d'Ile de France. Le maillage au sein de la ville est organisé autour des grands boulevards urbains.

Orly est particulièrement bien desservie par les grandes infrastructures routières. En effet, située à seulement 14 km de Paris, elle bénéficie de l'excellente desserte francilienne.

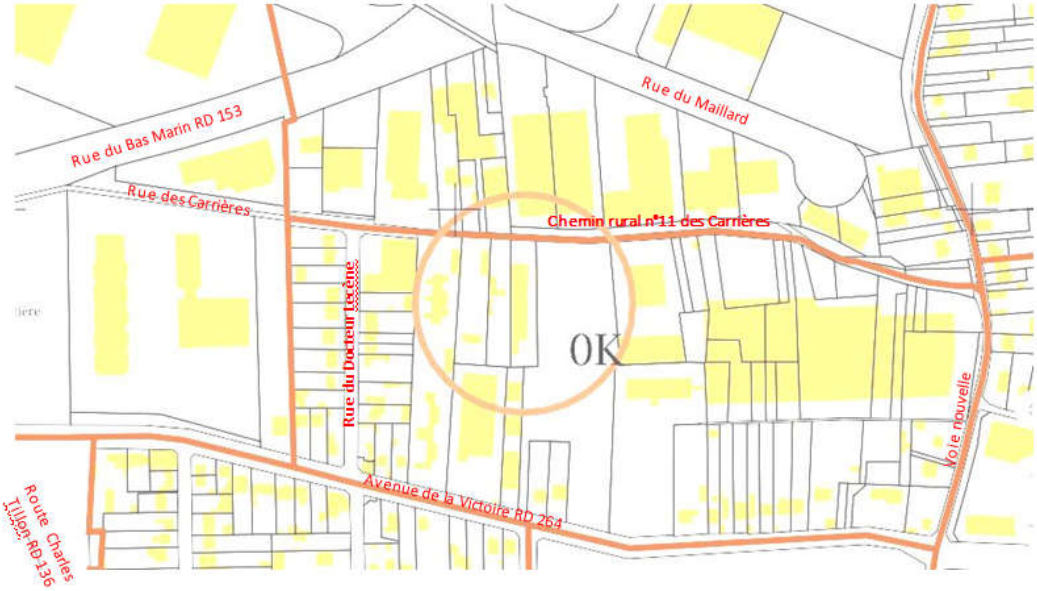
Elle est accessible :

- Depuis Paris par la A6 / A 106, la N7 et la N 306 ;
- Depuis le sud-ouest et l'est franciliens par la A 86 / N 186.

Ainsi, le réseau routier à l'intérieur de la commune s'organise autour de grands boulevards structurants :

- Les axes nord/sud : avenue des Martyrs de Châteaubriant/cours de Verdun (RD 125 bis), avenue Marcel Cachin (RD 5), route Charles Tillon (RD 136)
- Les axes ouest/est pour rééquilibrer la ville et inciter les relations entre le centre ancien et les quartiers du Grand Ensemble : avenue de la Victoire (RD 264) et nouveau boulevard urbain correspondant aux axes avenue Adrien Raynal/voie des Saules.

b. Le réseau routier au droit du site



● Rue du Bas Marin (RD153)

Au nord de la ZAC du Chemin des Carrières, la rue du Bas Marin, Route Départementale 153, assure la liaison vers le Nord et les communes de Thiais et Choisy-le-Roi jusqu'à la RD 86. Elle dessert la zone d'activités du SENIA d'Orly. Elle permet un accès direct à l'autoroute A86 en direction du nord au niveau de l'échangeur 25. Il s'agit d'une 2x2 voies larges de 14m, dimensionnée pour la circulation des poids lourds.

Rue du Bas Marin (RD153)

● Route Charles Tillon (RD136)

A l'Ouest de la ZAC « Chemin des Carrières », la route Charles Tillon, Route Départementale RD 136, est l'axe principal du secteur d'étude. Elle permet de joindre Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Athis-Mons au Sud en contournant l'aéroport d'Orly. A l'Est, elle assure la liaison vers les autoroutes A68 et A106, la Route Nationale 7 et Rungis.
Elle possède un profil à 2x1 voie.

Route Charles Tillon (RD136)

● Avenue de la Victoire (RD264)

L'avenue de la Victoire est l'axe délimitant le secteur d'étude au sud. Elle joint la ZAC « Chemin des Carrières » au centre-ville d'Orly. Elle présente un profil urbain à 2x1 voie.

Avenue de la Victoire (RD264)

● Voie Nouvelle

La Voie Nouvelle est une voie de desserte à l'Est de la ZAC « Chemin des Carrières ». Elle présente un profil à 2x1 voie sans marquage. La circulation des poids lourds y est interdite.

Voie Nouvelle

● Chemin des Carrières

Situé au cœur du secteur d'étude, le chemin des Carrières est une impasse desservant plusieurs entreprises et entrepôts par la rue du Bas Marin. Au niveau cadastral, on observe que ce chemin est constitué de 2 entités : d'une part, la rue de Carrières située à l'Ouest, et d'autre part le Chemin rural n°11 dit des Carrières qui constitue l'essentiel de cette impasse.

Il présente un profil à 2x1 voie et sa vitesse est limitée à 30 km/h.

Chemin des Carrières

● Route du Docteur Lecene

Rue à sens unique, la route du Docteur Lecene permet de joindre l'avenue de la Victoire au chemin des Carrière. Cette voie de desserte, interdite aux poids lourds, présente du stationnement sur chaussée (alterné semi-mensuel), laissant une voie de circulation. Cette voie est souvent utilisée comme voie de contournement des grands axes par les automobilistes.

Route du Dr Lecène

● Rue du Maillard

Cette impasse, partant de la rue du Bas Marin, est située au nord de la ZAC.

Rue du Maillard

4. Le réseau actuel de transports en commun

a. L'offre sur les lignes ferrées

La commune d'Orly est bien desservie par les lignes ferroviaires ; à savoir le RER C et le Tramway 7. Les gares les plus proches sont celles du Pont de Rungis (située à Thiais, en limite communale avec Orly) et d'Orly ville.

A la fois source de rupture urbaine importante, la ligne de RER C est cependant un atout formidable puisqu'elle dessert deux gares sur la commune et une en limite de la ville :

- La gare Orly-Ville : à 800 m au Sud-Est du site ;
- La gare Orly gare Orly - Les Saules : à 1,8km à l'Est du site ;
- La gare Pont de Rungis – Aéroport d'Orly : à environ 1 km à l'Ouest du site,

Cette desserte par le RER permet de relier Paris (Gare Paris – Austerlitz) à Orly en transport collectif en 20 minutes (fréquence des passages : 15 minutes hors heures de pointe, week-end et jours fériés compris)

Le nouveau tramway T7, mis en service en novembre 2013, relie Villejuif à Athis-Mons en marquant trois arrêts à Orly : Cœur d'Orly, aéroport d'Orly et Caroline Aigle. Il transporte environ 30 000 passagers par jour.

Notons par ailleurs que la Gare de Pont de Rungis, située à environ un kilomètre à l'ouest de la ZAC «Chemin des Carrières», sera, à terme, desservie par le prolongement de la ligne 14 (mise en service prévisionnelle en 2024).

Par ailleurs, la commune sera desservie dès 2021 par la ligne 9 du tramway, dont le terminus se situera place Gaston Viens. Cette ligne pourrait ensuite être prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly en passant à proximité du site de la ZAC Chemin des Carrières.

b. Offre du réseau de transports en commun routier

Le réseau de bus n'est pas particulièrement développé sur la commune, certains quartiers n'étant pas desservis. Toutefois, deux lignes de bus circulent au niveau du site de projet lui assurant une bonne desserte :

▪ La ligne 183 de la RATP relie l'aéroport d'Orly à la Porte de Choisy (dont le tramway T9 reprend une partie du tracé) ;

▪ La ligne 396 de la RATP relie le Marché International de Rungis à la station de RER Antony La Croix de Berny.

D'autres grandes lignes circulent plus loin :

- Le TVM (Trans-Val-de-Marne) qui est un BHNS qui relie la gare de Saint-Maur Créteil à la Gare d'Antony La Croix de Berny,
- La ligne Orlybus (transfert entre Denfert Rochereau / aéroport d'Orly),
- La ligne 3 de la compagnie privée Athis Cars assure la liaison entre Choisy Gare RER, Orly-Ville, Athis-Mons, Ablon-sur-Seine et Villeneuve-Saint-Georges (fréquence 10 minutes pendant les heures de pointe).

La ZAC est appelée à être desservie par une station du projet de TCSP SENIA-Orly (transport en commun en site propre) qui reliera, à terme, le Carrefour de la Résistance à Thiais et les aérogares de l'Aéroport d'Orly.

c. Les modes doux

Le réseau de liaisons douces est actuellement peu développé sur la commune d'Orly et aux abords du site. Cependant la commune réalise actuellement une étude sur les mobilités afin d'envisager un développement des modes doux sur son territoire, conformément aux objectifs fixés dans le PLU révisé.

Notons que plusieurs aménagements en faveur des modes de déplacements doux seront aménagés sur l'ensemble du périmètre SENIA. Plus spécifiquement, des aménagements cycles seront réalisés, et permettront de relier la ZAC Chemin des Carrières aux principales centralités des alentours : centre commercial Belle-Epine (Thiais), centre-ville d'Orly et de Thiais, secteur aéroportuaire d'Orly, Gare de Pont-de-Rungis, etc…

d. L'aéroport

L'aéroport Paris-Orly, est la deuxième plate-forme aéroportuaire de France et le onzième aéroport européen, avec 32,0 millions de passagers en 2017. L'aéroport, ses aérogares et ses pistes sont réparties à cheval entre les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne.

Situé à 10 kilomètres au Sud de Paris, à cheval entre les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne, l'aéroport Paris-Orly est implanté sur 1 540 hectares. Il reçoit plus particulièrement du trafic point à point (sans correspondance) sur les destinations métropolitaines, l'Europe, l'Afrique du Nord et l'Outre-mer, et est doté de quatre terminaux d'une capacité totale d'accueil maximum d'environ 34 millions de passagers par an.

Le site de l'opération Chemin des Carrières est totalement inclus dans la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-Orly. Ce point est développé dans la présente notice.

5. Les risques et nuisances

Plusieurs catégories de risques naturels concernent le secteur d'étude :

a. Le risque météorologique

L'aire d'étude se trouve dans une zone de climat océanique dégradé. Cependant des phénomènes climatiques peuvent atteindre une ampleur exceptionnelle ou des phénomènes inhabituels peuvent se produire.

Les risques climatiques résident dans les phénomènes météorologiques d'intensité et/ou de durée exceptionnelle pour la région. Ce sont les tempêtes, les orages et phénomènes associés (foudre, grêle, bourrasques, tornades, pluies intenses), les chutes de neige et le verglas, les périodes de grand froid, les canicules, les fortes pluies susceptibles de provoquer des inondations.

Ce phénomène n'étant pas spécifique à une aire géographique, l'ensemble de l'aire d'étude est exposé au même titre que le territoire national.

b. Le risque mouvement de terrain

Le risque de retrait-gonflement des argiles varie sur l'ensemble de la commune, il est fort au Sud-est du site d'étude et faible sur le reste du site. Aucune cavité souterraine n'est identifiée dans ce secteur.

Le site d'étude est localisé zone B3 – aléa faible pour les argiles dans le Plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols du Val-de-Marne.

c. Le risque inondation

Le risque de remontée de nappe est très faible sur le secteur d'étude. On note une sensibilité très élevée à proximité Ouest du site, au niveau du cimetière d'Orly. Le périmètre du site est soumis à un aléa de remontée de nappe très faible.

Le PPRI de la Marne et de la Seine défini sur la commune d'Orly, n'intègre pas le site d'étude.

d. Le risque sismique

Le périmètre du site est soumis à un risque sismique de catégorie 1, donc très faible.

e. Les risques d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 19 septembre 2000, l'ensemble du département du Val de Marne a été classé zone à risque d'exposition au plomb.

f. Les risques industriels et technologiques

8 ICPE soumises à autorisation ou enregistrement sont présents sur la commune d'Orly, dont une sur le site d'étude. Il s'agit du site ORVIF (ex Volumen) soumise à enregistrement dont les activités sont le

« Stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts » et « Ateliers de charge d'accumulateurs ». Le projet ne va pas aggraver le risque industriel lié à cette ICPE et n'est donc pas vulnérable au regard de celle-ci.

Notons également la présence d'une station-service AS24 dans la partie Nord du site et qui n'est cependant pas référencée dans les bases de données disponibles.

Par ailleurs, en complément de l'ICPE soumise à autorisation ou enregistrement (site ORVIF - ex Volumen), on dénombre, au sein du périmètre de la ZAC « Chemin des Carrières » ou à proximité, 10 autres ICPE qui sont quant à elles soumises à déclaration.

Les 11 ICPE (voir colonne « Rubriques ») concernant le site l'étude sont référencées ci-dessous :

Parcelle	Raison sociale exploitant	Régime	Adresse	Rubrique(s)
591	EX-ELIPSON	D	Chemin des Carrières ; ORLY	1432
		D		2940
580	EX-LEPIC	D	5 Chemin des Carrières ; ORLY	1510
	EX-EPI 94	D	5 Chemin des Carrières ; ORLY	1510
270	EUROVI LE COCHON CREOLE	D	6 Chemin des Carrières ; ORLY	2221
	EX-MOREY	D	6 Rue des Carrières ; ORLY	2221
101	ETOILE RECYCLING	D	18 Chemin des Carrières ; ORLY	1532
100	EX-ERCI	D	24/30 Rue des Carrières ; ORLY	119
		D		1432
"ORVIF" & 144	ORVIF (ex-VOLUMEN)	E	38 Rue des Carrières ; ORLY	1510-2
		D		2925

Seule les ICPE soumises à déclaration inscrites sur la parcelle L 580 (ex Lepic et Ex EPI 94) seront conservées à l'issue de la mise en œuvre du projet urbain de la ZAC.

Aucune installation n'est classée SEVESO à Orly.

Aucun site BASOL n'est recensé au droit du site d'étude. Le site BASOL le plus proche se localise à environ 1km à l'Ouest du site d'étude (Air France Industrie).

Trois sites sont susceptibles d'être pollués au niveau du site d'après le référencement BASIAS.

IV. LE PERIMETRE DE L'ENQUÊTE PREALABLE A LA DUP

La ZAC se situe au sud-est du lotissement du SENIA. L'objectif du projet d'aménagement est de proposer une transformation progressive du territoire par un développement urbain et économiquement viable, adapté à l'arrivée des transports et aux rythmes d'investissements et de modernisation des grands opérateurs et entreprises présents.

1. L'emprise de la ZAC

Site de la ZAC

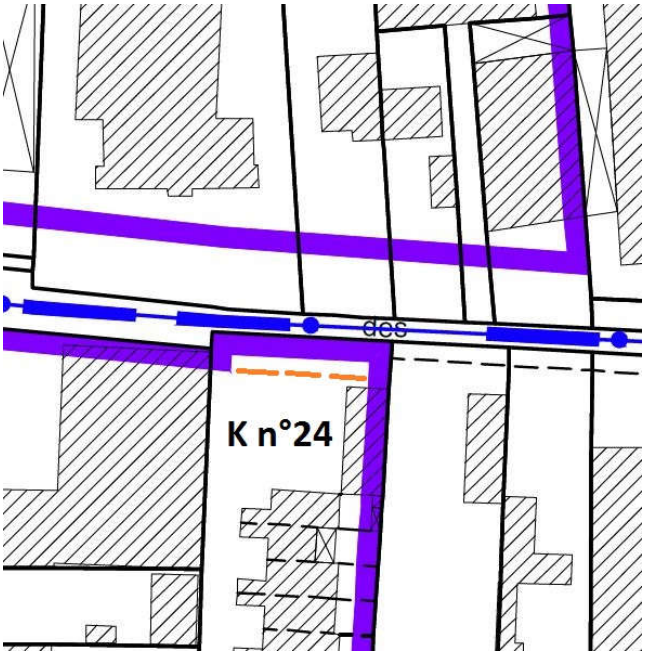
Le périmètre de la ZAC est d'environ 6ha 34a 12ca.

Périmètre de la ZAC

2. Le périmètre de la DUP

Le périmètre relatif à la présente demande de Déclaration d'Utilité Publique correspond au périmètre de la ZAC «Chemin des Carrières» à l'exception d'une parcelle (la parcelle cadastrée K n°24 était partiellement concernée par le périmètre de la ZAC pour permettre la requalification du chemin des Carrières mais elle est exclue du périmètre de la DUP car les études techniques ultérieures (avant – projet des espaces publics approuvé en octobre 2019) ont montré l'absence de nécessité d'acquisition).

Périmètre de la DUP



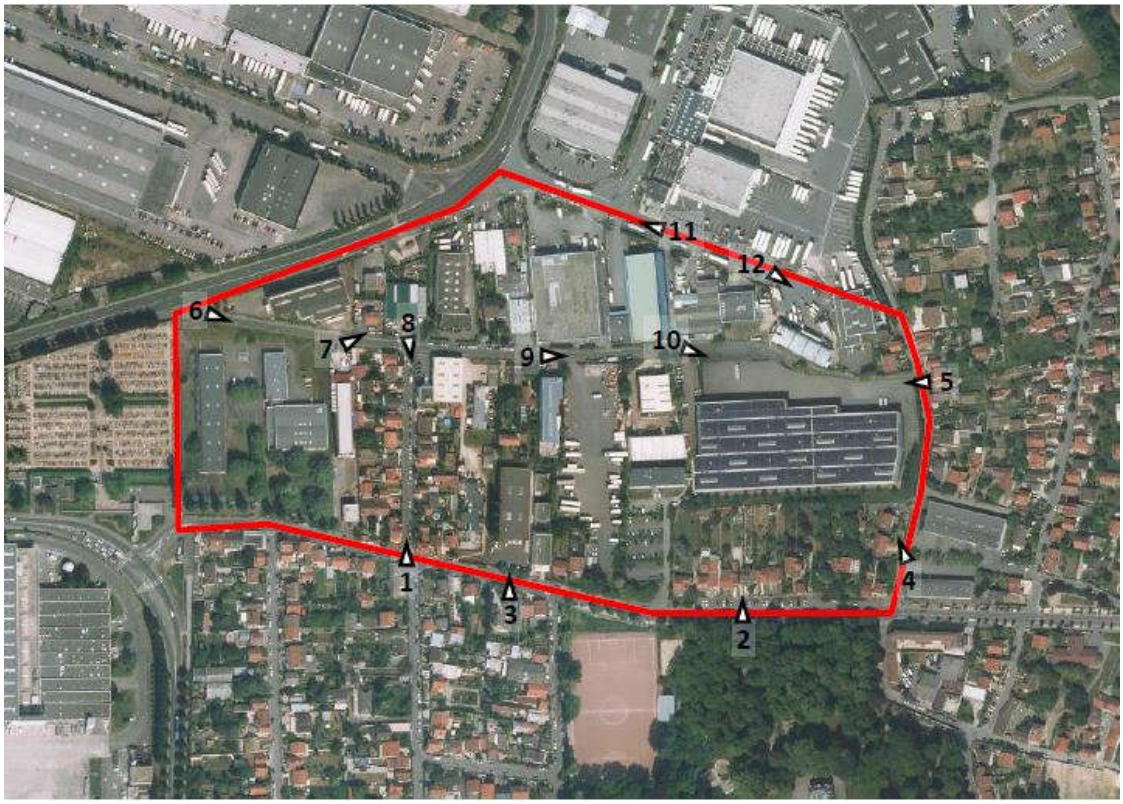
Zoom sur la parcelle K n°24

(bordure de terrain faisant partie du périmètre de la ZAC,

exclue du périmètre de la présente DUP)

3. Le reportage photographique

L'étude d'impact a étudié un site plus large que celui de la ZAC « Chemin des Carrières ».



Ce site d'étude se situe à l'articulation de plusieurs secteurs contrastés :
- la zone d'activités et logistiques SENIA au nord ;
- le quartier du vieil Orly au sud-est ;
- l'aéroport Paris-Orly au sud-ouest ;
- des espaces verts (Parc Georges Méliès au sud, boisé et comportant des terrains sportifs / le cimetière à l'Ouest bordé de nombreux arbres).

L'identité du site repose sur un mélange d'entrepôts bas de logistique et de constructions à usage pavillonnaire. Il constitue le « bout » d'un territoire urbain constitué par le Vieil Orly pour laisser place à des enclaves monofonctionnelles et métropolitaines. Le site de l'étude d'impact compte environ 70 logements, essentiellement de l'habitat pavillonnaire ainsi qu'une vingtaine d'activités. Les espaces publics sont peu qualitatifs, avec des délaissés et une absence de trottoirs par endroits.

Mis à part pour l'avenue de la Victoire au sud et la rue du Docteur Lecène, il s'agit de rues avec de faibles praticabilités, marqués par des stationnements réguliers de poids lourds.

Les rues Chemin des carrières, rue du Maillard et la Voie Nouvelle sont en impasse, et essentiellement pratiquées par les poids lourds. Aucun espace paysager n'y est implanté, les sols sont complètement imperméabilisés et goudronnés.

Photo 1

Rue du Docteur Lecène (côté Sud)

Photo 2

Vue sur les pavillons de l'avenue de la Victoire

Photo 3

80 avenue de la Victoire

Photo 4

5-7 Voie Nouvelle

Photo 5

Vue sur le chemin des Carrières (côté Est)

Photo 6

Vue sur la rue des Carrières (côté Ouest)

Photo 7

Vue sur le 3 chemin des Carrières

Photo 8

Rue du Docteur Lecène (côté Nord)

Photo 9

chemin des Carrières

Photo 10

chemin des Carrières

Photo 11

rue du Maillard

Photo 12

rue du Maillard

4. L'analyse des éventuelles contraintes

a. Les périmètres de protection

Aucune réserve naturelle n'est située sur le territoire communal d'Orly ou sur les communes avoisinantes.

Le site de l'opération d'aménagement est situé à environ 20 km à l'Est du Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute-Vallée de Chevreuse.

Aucun site Natura 2000 ne se trouve sur le territoire communal d'Orly.

Aucun Espace Boisé Classé (EBC), ni aucun élément paysager n'est inclus dans le site de projet Chemin des Carrières. Néanmoins, on note la présence du Parc Méliès en bordure sud du site, qui est un espace vert protégé et à mettre en valeur au titre du PLU de la Ville d'Orly.

L'étude d'impact indique qu'au regard du site et de son caractère fortement anthropisé, ainsi que des données bibliographiques disponibles, aucun inventaire précis de biodiversité n'est nécessaire. Les espèces ne présentent pas d'enjeux particulier et sont caractéristiques des milieux urbains.

La commune d'Orly ne recense aucun site inscrit ou classé.

La commune comporte un seul monument historique, il s'agit du chœur de l'Eglise Saint-Germain, mais qui n'intercepte pas le périmètre de l'opération d'aménagement.

Le périmètre de l'opération ne comporte pas de site archéologique spécifique. Néanmoins, la DRAC a prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique sur le site pour les parcelles constituant la phase 1 de l'opération comme évoqué précédemment.

b. Les réseaux

L'ensemble des réseaux sont disponibles aux abords du site d'étude. Leur capacité sera vérifiée au regard des besoins des aménagements projetés.

c. L'urbanisme règlementaire

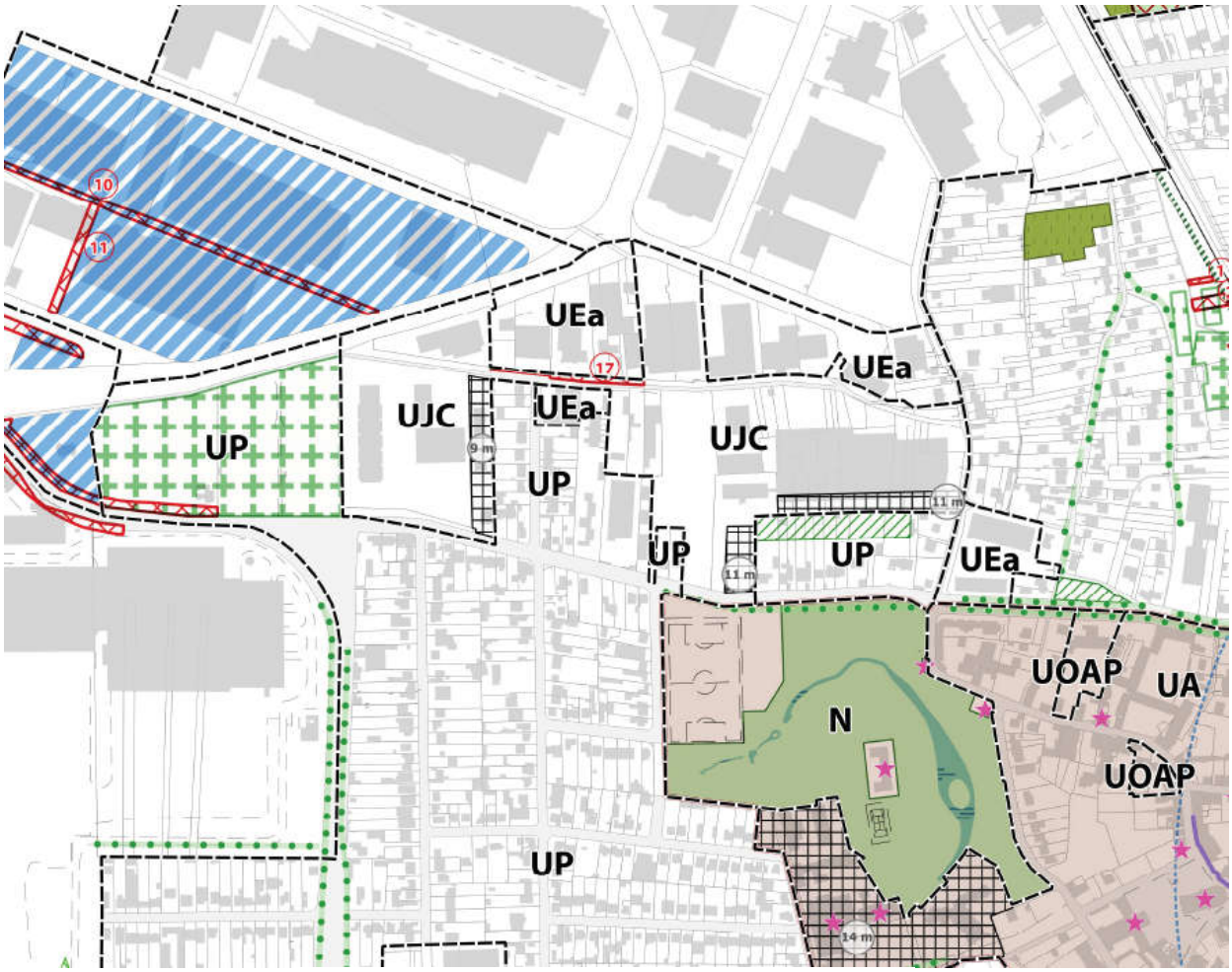
Le PLU précédent d'Orly avait été approuvé par le Conseil municipal le 19 décembre 2007 et avait fait l'objet de plusieurs modifications et révisions.

Par délibération en date du 11 avril 2013, le Conseil municipal d'Orly a prescrit l'élaboration de la révision générale du plan local d'urbanisme.

Suite au transfert de cette compétence à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre, le Conseil municipal a émis un avis favorable le 30 janvier 2020 sur l'approbation du PLU révisé. Le PLU révisé a été approuvé de manière définitive lors du Conseil territorial lors du 25 février 2020.

A la date de dépôt du présent dossier auprès de la Préfecture, le nouveau PLU a donc été approuvé.

Ce point est développé au point VII (2) « UN PROJET COMPATIBLE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ».



Limite de zone et secteur

Espace vert paysager relai, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Réservoir de biodiversité, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Cimetière paysager, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme

Jardin familial, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme

Talus ferroviaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Pelouse de la zone aéroportuaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Espace boisé classé

Milieux aquatiques et humides, conformément à l'article R.151-43 du code de l'Urbanisme

Arbre remarquable et alignement d'arbres, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Emplacement réservé

Périmètre de gel

Périmètre de contrainte d'évolution du bâti liées à la présence de la ligne aérienne de contact

Réduction des obligations de stationnement autour des gares

Zone de hauteur limitée (point le plus haut de la construction)

Ensemble urbain repéré au titre de l'article L.151-19 du Code l'Urbanisme

Élement de patrimoine bâti remarquable repéré au titre de l'aticle L.151-19 du Code de l'Urbanisme

Linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer (article L.151-16 du Code de l'urbanisme)

Extrait du plan de zonage du PLU

V. LE PROJET

1. Les étapes de la définition du projet

a. La ZAC « Chemin des Carrières » au sein du pôle d'Orly-Rungis

Comme indiqué plus haut, l'opération d'aménagement Chemin des Carrières s'inscrit au sein du projet du pôle d'Orly-Rungis, engagé, en mai 2007, par la création de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis – Seine Amont (OIN ORSA).

Le pôle d'Orly-Rungis, situé à l'interface des communes de Thiais, Orly, Chevilly-Larue et Rungis, est en effet l'un des principaux secteurs de développement de l'OIN, pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis - Seine Amont créé à cet effet.

En 2011, par la délibération n°2011-26, le conseil d'administration de l'EPA ORSA a approuvé le schéma de principe devant guider l'aménagement de ce territoire réparti sur les communes de Thiais, Rungis, Orly et Chevilly-Larue. Le pôle d'Orly-Rungis y est confirmé dans son rôle de territoire accueillant de grands équipements à rayonnement international et national (aéroport d'Orly, M.I.N. de Rungis), bénéficiant d'une bonne desserte en transports (A86, RD7, RER C, T7 et à terme L14), mais souffrant d'un aménagement par « plaques » urbaines sans liaison, et aux équipements publics de superstructure ou d'infrastructures dégradés et inexistants.

Les futures opérations d'aménagement du pôle doivent donc viser à une reconnexion de ces plaques, à un accompagnement d'un mode de transports en commun structurant qu'est la Ligne 14, et à la mise en œuvre d'un urbanisme accueillant à taille humaine.

Ces intentions ont été précisées par l'approbation des principes directeurs en vue du développement urbain de la croisée centrale du pôle d'Orly en décembre 2014.

4 principes ont été définis pour l'aménagement du pôle d'Orly afin de développer une mixité de fonctions (habitat, tertiaire, commerces, services, loisirs et espaces verts) autour de la gare de Pont de Rungis et le long de nouvelles avenues urbaines :

- Préserver le « côté cœur » des activités et faciliter leur modernisation : valoriser les industries et entreprises de logistique bien connectées aux grandes infrastructures A86, A6 ;

- Créer ensemble le « côté rue » de la ville : desservie par de nouvelles avenues, la ville active ou intense accueille des commerces, bureaux, activités de services, des équipements et des logements près de la gare Pont de Rungis à l'interconnexion du RER C et de la ligne de métro 14 ;

- Habiter le « côté jardin » du pôle d'Orly en développant de nouveaux quartiers résidentiels préservés des nuisances et reliés au gares et aux secteurs actifs par des espaces piétonniers plantés;

- Construire le bon voisinage, d'une part sur l'aménagement d'espaces publics de qualité et maillé avec un réseau de transport efficace et d'autre part sur le respect par chacun des principes de confinement des nuisances et de réduction des impacts en matière de consommation énergétique et de bruit.

Afin de permettre la mise en œuvre de cette logique d'ensemble, plusieurs secteurs d'intervention directe ont été identifiés au sein du pôle. Il s'agit notamment du secteur de Chevilly-Larue autour de la future station « M.I.N. Porte de Thiais », de la plaine de Montjean à Rungis, et du SENIA à Thiais et Orly autour de la station « Pont-de-Rungis ».

Vaste zone logistique de près de 200 ha, pensée lors de sa création en lien avec le M.I.N. de Rungis, le SENIA est à cheval sur les communes de Thiais et d'Orly, et traversé par les voies ferrées. D'importants axes routiers le traversent, et sont complétés par des voies en impasse desservant des entrepôts de taille variée (pouvant aller jusqu'à 300 mètres de long).

L'ensemble des espaces publics présente peu d'aménités du fait de sa conception dédiée à la circulation des poids-lourds. Les trottoirs y sont étroits, peu entretenus, ou inexistants, et contrastent avec la largeur des voies de circulation. La conception des voies en impasse sur de larges distances – jusqu'à 700 mètres - complique encore davantage les circulations par d'autres usagers, et renforcent le sentiment d'insécurité.

De façon générale, la conception de cette zone d'activité a été pensée de façon mono-fonctionnelle dans l'optique d'optimiser le fonctionnement des activités sur site : voies larges dédiées aux poids-lourds, giration importante à l'extrémité de chaque impasse, espaces de stationnement surdimensionnés, entrepôts à la construction efficace, emprises importantes, etc.

Cependant, il apparaît aujourd'hui que ces modalités ne sont plus adaptées pour faire face aux enjeux auxquels doit répondre le pôle d'Orly, et particulièrement le SENIA. En effet, la région Ile-de-France est confrontée à une pénurie de logements, rendant nécessaire la construction de nouveaux logements. Pour cela, la densification de quartiers existants, notamment à proximité de transports en commun structurants, est privilégiée, afin d'éviter de poursuivre la dynamique d'artificialisation des terres en lisière urbaine. L'arrivée de la L14 à Pont-de-Rungis en 2024 fait du SENIA un des pôles dynamiques en matière de construction de nouveaux logements. A ce titre, la compatibilité du projet urbain avec le SDRIF est présentée dans les pages suivantes de la notice.

Par ailleurs, l'objectif est également de repenser la ville, et de participer au rapprochement des centres d'emplois et des centres de logements en diversifiant la mono-fonctionnalité de certains secteurs constitués. Enfin, ces futurs aménagements ont pour objectif de participer au retour de la nature en ville par deux axes : une désimpermabilisation de l'existant, et l'aménagement d'espaces plantés dans les nouveaux quartiers.

En bordure de la zone du SENIA, le secteur du chemin des Carrières occupe une place particulière. En effet, l'impasse qu'est le chemin des Carrières est connecté directement sur la rue du Bas-Marin, un des axes principaux du SENIA. Les mêmes problématiques de difficultés de circulation pour les piétons et modes actifs, d'artificialisation des sols, de manque de liaison dû aux impasses, et de pénuries d'équipements publics s'y retrouvent.

En revanche, à l'inverse du SENIA, le secteur du chemin des Carrières est déjà constitué d'un tissu mixte, des pavillons venant côtoyer des entrepôts dont certains apparaissent dégradés, ou des petits locaux d'activités.

Entrepôts présentant des signes de dégradations le long du chemin des Carrières

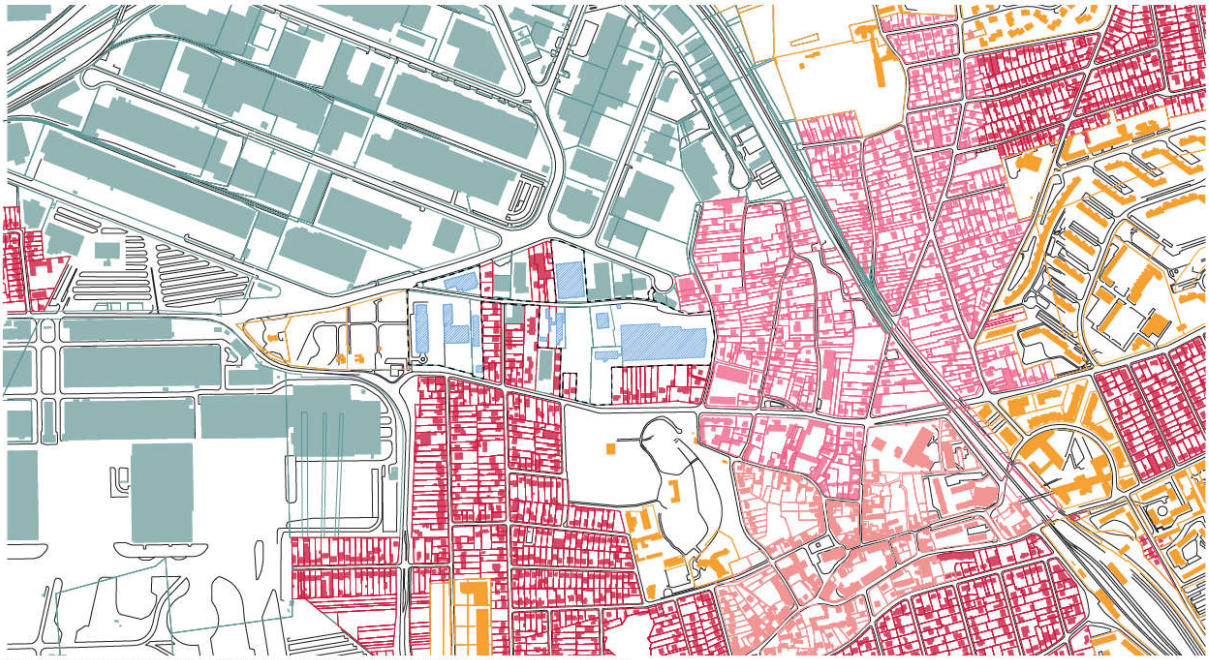


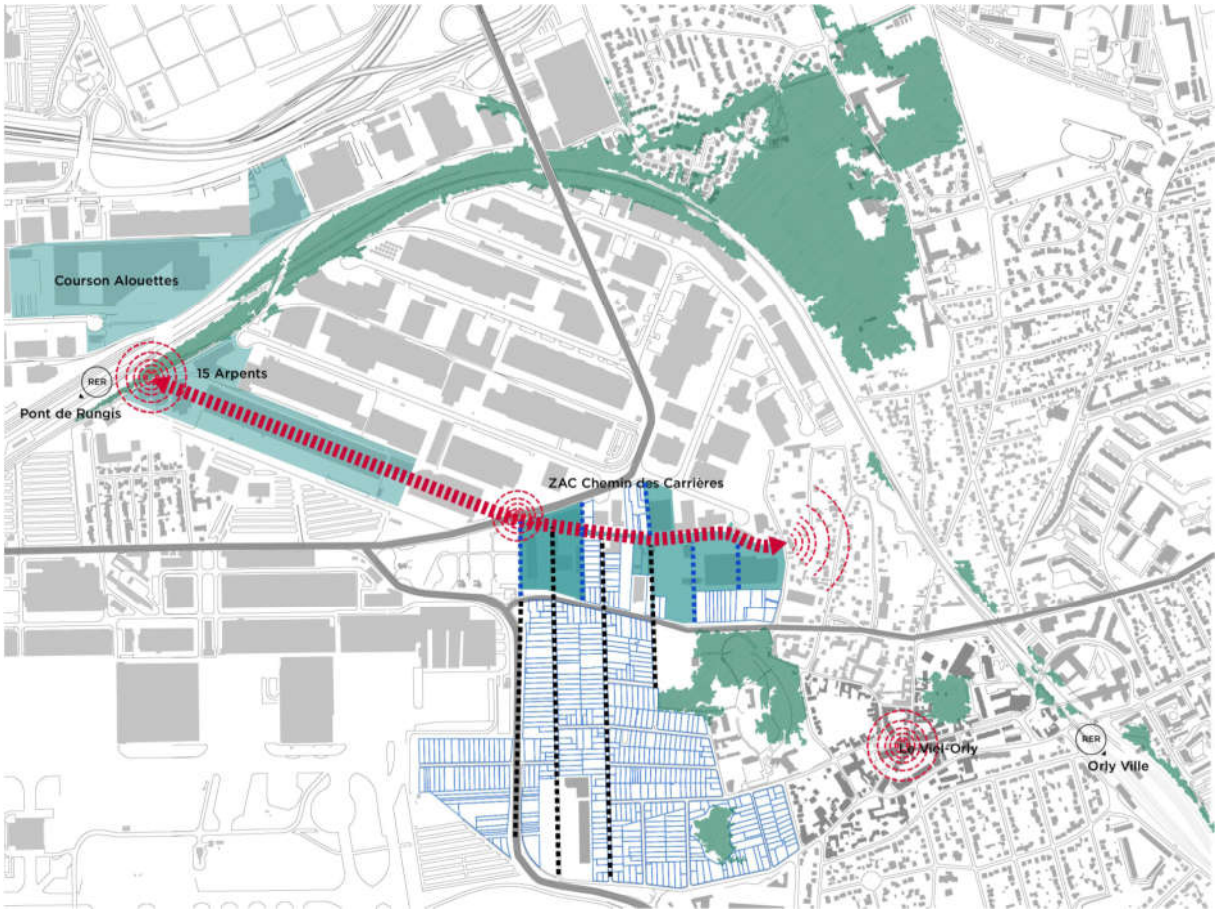
Figure 9 : La ZAC Chemin des Carrières se trouvent entre activité au Nord et à l'ouest et tissu pavillonnaire au Sud et à l'est

Pour autant, cette situation ne permet pas de parler de réelle mixité fonctionnelle, mais plutôt de confrontation de deux tissus urbains. En effet, le secteur du chemin des Carrières est le point de rencontre du tissu pavillonnaire se poursuivant depuis le centre-ville d'Orly au sud-est, et du tissu d'activités du SENIA venant du nord. Cette rencontre non-anticipée est génératrice de nuisances pour les habitants (sonores, visuelles, en termes de circulation, etc.) et de gêne pour les entreprises. Ainsi les voies de circulation sont dimensionnées pour être des voies internes de quartier, inadaptées à la circulation des poids-lourds. Pour autant, leur absence d'aménagement (trottoir étroit, dégradé ou inexistant, absence de plantations etc.) les rend également peu praticables aux piétons. De plus, cette présence d'activités n'offre pas d'aménités aux habitants sur site, puisqu'il ne s'agit pas ici de commerces de détail qui pourraient leur être accessibles. Enfin, l'ensemble du secteur est confronté à une artificialisation presque totale des sols, tant sur les espaces publics qu'au sein des parcelles privées. Aujourd'hui, dans le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières, le pourcentage de terrain non-artificialisé est estimé à 5 à 10%. Cette donnée, ainsi que l'absence de gestion des eaux pluviales, entraîne des inondations ponctuelles des quartiers en aval, le chemin des Carrières étant situé en haut du coteau.

Cette situation, ainsi que la localisation du secteur à proximité d'une zone d'activité peu fréquentée en-dehors des travailleurs sur site, conduit à un certain nombre de pratiques dommageables :

stationnement de poids-lourds sur de longues durées sur les voies publiques, accentuant leur dangerosité, dégradation des espaces publics, manque d'entretien des parcelles privées, occupation illégales des espaces, etc.

Cependant, **la localisation du chemin des Carrières présente également un atout considérable**. En effet, ce quartier permet d'aménager une jonction entre le centre-ville d'Orly, et la gare Pont-de-Rungis laquelle accueillera dans les années à venir un véritable pôle-gare réunissant le RER C, la L14, le TCSP SENIA-Orly, plusieurs lignes de bus, voire une nouvelle gare TGV. Cette position est renforcée par le passage du futur TCSP SENIA-Orly le long de la rue du Bas-Marin, au droit du secteur chemin des Carrières, et par l'aménagement à venir d'une station directement à l'entrée du quartier.



Le quartier du chemin des Carrières, une jonction vers le pôle-gare

Ainsi, l'ensemble de ces éléments ont conduit l'EPA ORSA en partenariat avec la Ville d'Orly, à souhaiter conduire une opération d'aménagement sur ce secteur.

b. Les 3 scénarii envisagés

Sur la base des neuf engagements issus de la concertation (voir plus haut), trois scénarios d'aménagement (**Les Béguinages, La Cité-jardin, Les Coulées Vertes)** ont été proposés lors d'une première phase de concertation. Ils sont plus amplement développés dans l'étude d'impact jointe au présent dossier.

Chaque scénario proposait une déclinaison d'un rapport particulier entre la ville et la nature. Ces trois projets étaient régis par des principes communs, dont notamment :

- Le choix d'une dominante de perception pavillonnaire (R+1) ou intermédiaires proposant à la fois des immeubles de logements collectifs, de l'habitat intermédiaire et des maisons ;
- La construction d'immeubles collectifs de hauteur modérée (de R+3 à R+4+attique) prenant des formes variables avec des gradins, des retraits et des attiques afin d'offrir un jeu de balcons, de terrasses plantées et de toits végétalisés ;
- La création d'un nouveau réseau viaire permettant de bien desservir le quartier tout en évitant les raccourcis au travers du quartier ;
- Le déplacement du cheminement piéton vers l'entrée de la rue au Sud (passage vers les écoles) ;
- La conservation des activités qui ne sont pas sources de nuisances et de quelques commerces.

Ces trois scénarios déclinaient différemment la présence de la nature en ville générant des ambiances urbaines (et des fonctionnements sociaux) distinctes.

c. L'émergence d'un 4ème scenario

En 2015, le travail sur les trois scénarii a permis de faire émerger un quatrième scénario d'aménagement pour le secteur des Carrières venant faire la synthèse des différentes propositions et échanges itératifs avec les habitants.

Cette synthèse valorisait le travail sur la qualité paysagère et les cheminements sûrs et agréables ce qui lui conférait d'être un lieu de promenade vers les transports, les écoles, le parc Méliès, le centre-ville. Elle proposait de nombreux espaces privatifs plantés pour lesquels une vue depuis l'espace public est toujours ménagée, des voies plus larges plantées également, des petits espaces publics de proximité qui contribueraient à une perception d'ensemble de ville-nature.

Ce projet valorisait l'ouverture et l'interaction du quartier avec son environnement. Il s'agissait bien de réparer, de créer des formes de continuités urbaines qui permettent une plus grande fluidité entre ce nouveau quartier et le reste de la ville d'Orly. De ce point de vue, une grande attention a été apportée aux formes urbaines afin de ménager des transitions avec les tissus urbains existant ainsi que de privilégier des espaces privés arborés poursuivant l'aménagement paysager des espaces publics.

4ème scénario

2. Les évolutions du projet urbain

Cependant, certains aspects de ce scénario présentaient des points problématiques.

Le principal est qu'il ne répondait pas à l'objectif de jonction entre des quartiers contigus, principe majeur du pôle d'Orly-Rungis. En effet, l'un des engagements issus de la concertation posait que la Voie Nouvelle reste une impasse, empêchant donc la poursuite du chemin des Carrières vers ce débouché. A la place a été imaginée une voie interne de bouclage. Le maillage viaire imaginé conduisait donc à un quartier replié sur lui-même, ne permettant que ponctuellement une amélioration des liaisons. Par ses courbures et sa répartition spatiale des modes de déplacement, c'est-à-dire des codes rappelant ceux des lotissements, il ne permettait pas une insertion satisfaisante dans le tissu urbain existant, pavillonnaire.

Par ailleurs, la proposition d'aménagement d'un barreau routier à l'ouest de l'opération, le long du cimetière, conduisait à accentuer l'imperméabilisation des sols et à la dangerosité des espaces circulés. En effet, vu sa configuration, ce barreau n'aurait pu être dédié qu'à la circulation automobile, au détriment des autres usagers et du confort du quartier en matière de nuisances sonores et de pollution atmosphérique. De plus, les études de circulation réalisées ultérieurement ont montré que ce barreau n'aurait pas conduit à une amélioration significative des conditions de circulation et que des interventions plus mesurées pouvaient aboutir à un résultat similaire (réglage des feux aux carrefours le long de l'avenue de la Victoire).

Enfin, le projet tel qu'envisagé ne conduisait pas à la densification recommandée dans les différents documents de planification et d'urbanisme, et ne permettait pas d'aboutir à l'équilibre économique de l'opération, et donc à sa faisabilité. Il a donc été décidé de sélectionner un architecte-coordonnateur afin de mettre en cohérence le projet urbain basé sur les engagements de la concertation, les principes directeurs du pôle d'Orly-Rungis, une programmation et un équilibre économique. Dans cette optique, le groupement mené par SATHY a été retenu en avril 2017.

La programmation a par la suite subi des modifications de différentes natures :

- L'insertion de nouvelles parcelles dans le périmètre de ZAC, conduisant à une hausse de la programmation d'ensemble ;
- Une diminution de la surface moyenne des logements : 65 m² de SDP pour les collectifs et 90 m² pour les individuels, d'où une augmentation du nombre de logements de l'ordre de 10 %;
- Une densification maitrisée, en cohérence avec la proximité du quartier avec le futur pôle-gare, et nécessaire à l'équilibre économique de l'opération ;
- Une adaptation suite aux offres remises dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris » (commerces et activités).

En effet, en 2016, les Villes de Thiais et d'Orly, l'EPFIF et l'EPA ORSA ont fait le choix d'inscrire le site «Thiais/Orly – Pont-de-Rungis » dans l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris », sous une forme particulière car réparti en trois secteurs, sur les deux territoires communaux, et couvrant au total près de 16 ha. L'un des secteurs – « Carrières Ouest » - était composé des droits à construire de trois lots de la ZAC Chemin des Carrières. Il s'agissait des lots le plus à l'ouest du quartier, destinés à muter en première phase, comportant une programmation d'environ 300 logements avec des rez-de-chaussées commerciaux, autour de la future place des Carrières.

Le groupement emmené par VINCI Immobilier a été déclaré lauréat pour le secteur « Carrières Ouest » en 2017. Le plan de référence de la ZAC dessiné par le groupement SATHY a donc du prendre en compte cette spécificité pour cette partie de l'opération et prévoir un dialogue entre l'adaptation à une logique d'ensemble pour le quartier, et la prise en compte du projet pour lequel le groupement VINCI Immobilier avait été retenu.

Dans le respect de l'actuelle orientation du tissu pavillonnaire existant et en lien avec les courbes de niveaux entre plaine et coteaux, plusieurs points viennent à la base de la conception du projet d'aménagement de la ZAC Chemin des Carrières :

- Fermer la partie nord du chemin des Carrières ;
- Créer des nouvelles voies de dessertes prolongeant les voies déjà existantes ;
- Élaborer une liaison douce entre le projet de renouvellement urbain du SENIA et le centre-ville d'Orly;
- Empêcher les détournements automobiles de la rue du Bas-Marin par la ZAC.

Notons que le projet tient toujours compte des 9 engagements issus de la concertation.

VI. L'AMENAGEMENT DU SITE DE LA ZAC « CHEMIN DES CARRIERES »

1. Le programme global prévisionnel des constructions

a. Un quartier à dominante d'habitat

Il s'agit d'une une opération d'aménagement mixte, à dominante d'habitat. Elle comprendra un total de 52 800 m² répartis de la manière suivante :

- **50 800 m² environ de surface de plancher (SDP) à vocation d'habitat résidentiel, soit 770 logements, dont 20% de logements sociaux ;**

- **500 m² environ de surface de plancher (SDP) à vocation de commerces, localisés autour de la place à l'ouest du quartier ;**

- **1 500 m² environ de surface de plancher (SDP) à vocation d'activités autres que des commerces, localisés au nord de la ZAC, en face des entrepôts du SENIA.**

L'opération nécessite l'aménagement d'environ 15 000 m² d'espaces publics

Ce programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone sera réalisé dans le cadre de quinze lots, élaborés en fonction des acquisitions foncières et du phasage prévisionnel.

La ZAC Chemin des Carrières sera à maîtrise foncière partielle.

En effet, quatre lots correspondent à des terrains qui ne seront pas acquis par l'aménageur de la ZAC, représentant environ 11 500 m² de SDP. Sur ceux-ci, des propriétaires privés réaliseront des constructions dans des conditions précisées par une convention de participation de constructeurs autonomes (tel que prévu à l'article L.311-4 du code de l'urbanisme) et une convention d'association (article L. 311-5 alinéa 2 du code de l'urbanisme). Ces derniers seront donc bien intégrés dans le périmètre de la ZAC. Les conventions auront pour vocation de leur imposer le versement d'une participation au financement des équipements publics dont ils bénéficieront ; et de respecter les prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales définies pour l'ensemble du quartier.

Ce choix a été fait au regard de l'implantation préalable d'opérateurs immobiliers sur ces parcelles (pour le 64 avenue de la Victoire) ou de l'assise économique des propriétaires (pour le 38 chemin des Carrières), ces conditions rendant possible une mutation accompagnée des terrains, sans pour autant nécessiter leur acquisition.

Cette stratégie, appliquée sur ces unités foncières bien particulières, apporte ainsi de la souplesse à la conduite opérationnelle et permet de limiter les investissements nécessaires apportée par l'aménageur, tout en garantissant la mutation de terrains nécessaires au fonctionnement du futur quartier

Identification en rouge des lots développés par des propriétaires privés

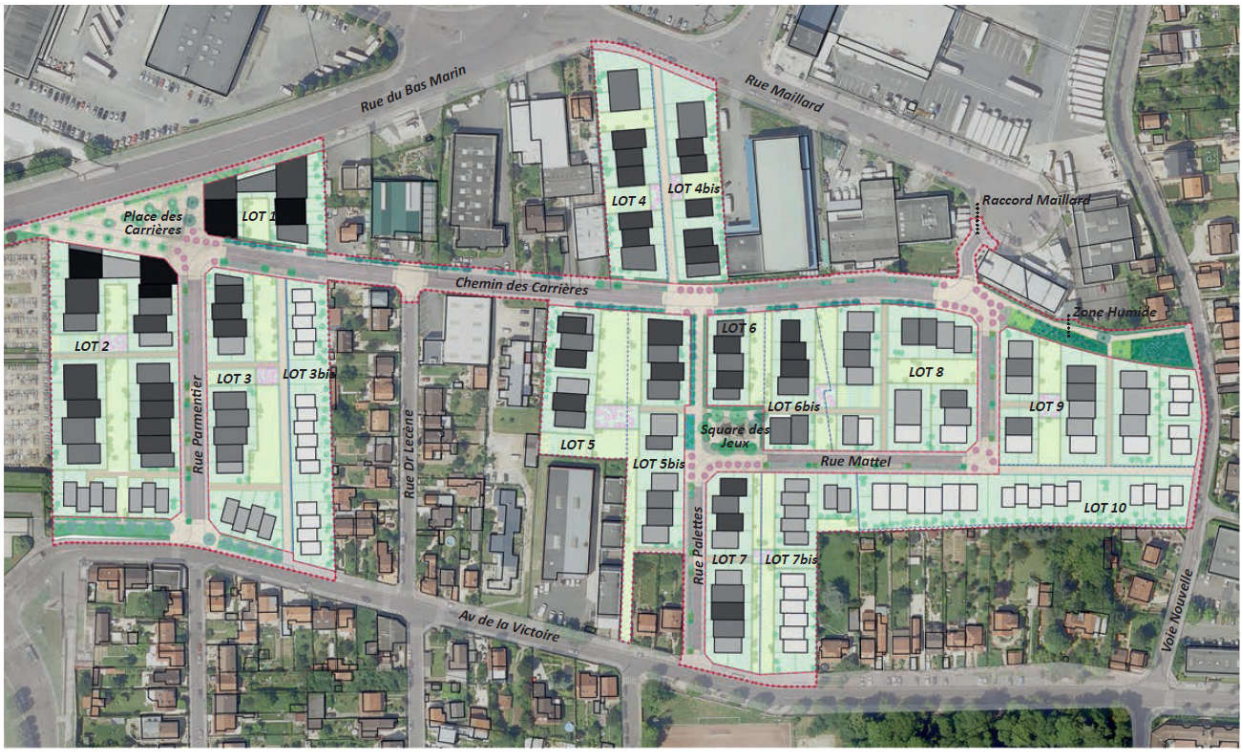
Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la ZAC a été déterminé de manière à répondre à l'ensemble des objectifs de cette opération, à savoir renforcer et développer une nouvelle offre de logements à proximité de transports en commun dans une logique métropolitaine, rééquilibrer cette offre à l'échelle du territoire communal, améliorer et diversifier les espaces publics, hiérarchiser le maillage viaire, tout en organisant une transition douce avec le tissu pavillonnaire existant et en créant des continuités écologiques et paysagères.

Le cas échéant, un ajustement de ce programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone sera effectué dans le cadre des études nécessaires à l'établissement du dossier de réalisation de la ZAC, dans le respect de l'objet et des objectifs poursuivis dans le cadre de la création de la ZAC Chemin des Carrières.

Par ailleurs, le projet de PEP (programme des équipements publics) qui sera approuvé dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC Chemin des Carrières prévoit une participation financière de l'opération d'aménagement aux travaux de réhabilitation et d'agrandissement qui vont être réalisés par la Ville d'Orly sur le groupe scolaire Jean Moulin. Ce dernier est situé à proximité de la ZAC Chemin des Carrières et répondra aux futurs besoins scolaires du quartier.

Ce point sera précisé lors de l'approbation du PEP qui est attendue courant 2020.

b. Le plan masse de la ZAC «Chemin des Carrières»



Plan masse de la ZAC Chemin des Carrières

Le plan masse a été approuvé lors de deux comités de pilotage : le 13 juillet 2018 par la Ville d'Orly et le 25 janvier 2019 par l'ensemble des acteurs institutionnels intervenant sur le territoire (EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Conseil Départemental du Val-de-Marne, Etat). La validation de l'avant-projet des espaces publics, du cahier de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères, et du cahier de prescriptions environnementales en octobre 2019 est venue préciser ce dernier.

Le projet urbain de la ZAC Chemin des Carrières correspondant à ce plan masse comprend :

- L'aménagement de 15 lots privés, principalement résidentiels, avec une programmation d'accompagnement de commerces et d'activités ;
- La requalification du chemin des Carrières existant ;
- L'aménagement du prolongement du chemin des Carrières au sud-ouest par une voie nouvelle se raccordant à l'avenue de la Victoire ;
- L'aménagement du prolongement du chemin des Carrières au nord-est par un raccordement vers la rue du Maillard ;
- La création d'une voie raccordant le chemin des Carrières et l'avenue de la Victoire au niveau de la partie centrale de la ZAC ;
- L'aménagement d'une voie de bouclage interne au quartier ;
- La requalification de la venelle raccordant le chemin des Carrières et la Voie Nouvelle ;
- La création de trois espaces publics structurants : la place publique à l'ouest (où se situera l'arrêt du TCSP), la place des jeux au centre, le jardin à l'est ;
- La création d'un réseau de venelles dédiées aux circulations douces venant compléter ce nouveau maillage viaire.

c. Les partis-pris urbains du projet retenu

Un maillage viaire favorisant les liaisons à taille humaine :

Le projet urbain retenu ne présente pas de bouleversement par rapport au 4ème scénario validé en 2015, du fait même qu'il vise toujours à s'inscrire dans le cadre des neuf engagements issus de la concertation. Ainsi, la Voie Nouvelle reste en impasse, le débouché actuel du chemin des Carrières sur la rue du Bas-Marin est fermé, et une densification progressive est prévue depuis l'est vers l'ouest du quartier. Cependant, ce projet urbain propose des optimisations appréciables.

Tout d'abord, le maillage viaire est modifié sur deux points : le barreau routier à l'ouest est supprimé, et un raccordement entre l'est du chemin des Carrières et l'impasse qu'est la rue du Maillard. Ces deux évolutions participent à l'effort de liaison en permettant la communication de deux voies en impasse, tout en garantissant une meilleure insertion dans l'existant en évitant la création de voies exclusivement routières. La lisibilité des circulations pour l'ensemble des usagers s'en trouve simplifiée, tout en évitant le risque de circulation de poids-lourds non-nécessaire au fonctionnement du quartier. En effet, l'objectif de la fermeture du débouché du chemin des Carrières vers la rue du Bas-marin est d'éviter le phénomène de circulations « parasites » aujourd'hui constatées, alors que les voies ne sont pas dimensionnées pour ces flux qui cherchent à éviter la congestion de l'avenue de la Victoire. Des interventions ont donc eu lieu sur cet axe, tandis que la conception du maillage viaire venait fermer cet accès.

Un projet urbain en transition entre quartier métropolitain et tissu pavillonnaire :

Par ailleurs, la conception du projet urbain a reposé sur un équilibre entre deux axes : l'insertion du quartier dans le tissu urbain existant tout en garantissant l'adaptation du secteur aux transformations à venir au sein du pôle d'Orly. En effet, comme développé plus haut, la ZAC Chemin des Carrières s'inscrit dans l'objectif général pour le pôle d'Orly de participer à l'effort franciliens de production de logements, tout en conservant ses spécificités en tant que pôle d'emplois, le tout en bénéficiant d'un renforcement de son offre de transports. Le projet urbain du quartier vise donc à favoriser la connexion entre le centre-ville d'Orly et la gare de Pont-de-Rungis, à valoriser la proximité des transports en communs (station du TCSP et pôle-gare) avec une densification du bâti à partir de la future place des Carrières, et donc à installer une dimension plus métropolitaine pour ce secteur.

Pour autant, on l'a dit, le chemin des Carrières est également un lieu de transition avec le tissu urbain pavillonnaire, plus bas et hétérogène. Le projet urbain de la ZAC a donc fait l'objet d'un travail important pour garantir son insertion dans son environnement préexistant. Cela se traduit tout d'abord par le choix d'un périmètre opérationnel découpé, conservant les pavillons dans leur très grande majorité, de même que les activités compatibles avec des fonctions résidentielles. Seules les activités les plus génératrices de nuisances ou dégradées sont ainsi inscrites dans le périmètre opérationnel. Ce dernier présente donc une forme assez habituelle, ménageant une insertion fine dans l'existant.

Cette attention se traduit également dans les formes urbaines. Des hauteurs évolutives préservent les tissus existants. Elles permettent au nouveau quartier de s'inscrire dans son cadre urbain et réussir des transitions volumétriques avec son environnement constituent un des principes qui ont guidé la réflexion sur le projet dès le début. Les bâtiments les plus hauts (R+5) ont ainsi été positionnés à l'ouest du quartier, à la fois au plus proche des futurs transports, et éloignés des pavillons existants. Au contraire, les bâtiments les plus bas (R+1 et R+2) ont été placés face à ces derniers, au sud et à l'est du projet. Ce principe permet également de valoriser la localisation du projet sur un coteau, en ménageant des vues vers le sud. La gestion des vis-à-vis assure la protection de l'intimité des maisons existantes et fait partie des engagements pris pour l'aménagement de ce secteur. Le choix de localiser les plots de petite activité

(1 500 m² de SDP) au nord de la ZAC, face aux entrepôts du SENIA, participe à ce souhait de transition et de mise à distance des nuisances aujourd'hui subies.

Enfin, l'ensemble des prescriptions fait apparaître un souci de s'insérer dans le tissu pavillonnaire. Cela se traduit par un équilibre entre une cohérence d'ensemble, et une valorisation de l'hétérogénéité caractéristique de ces banlieues : recul variable du bâti, palette de matériaux variés, choix de types de toiture distincts, clôtures variables, etc. L'ensemble de ces prescriptions a pour objectif d'éviter un effet « barre », risque avéré dans le cas de parcelles en lanière fréquentes dans ce secteur, et une trop grande homogénéité qui viendrait assoir une distinction entre l'opération et son environnement.

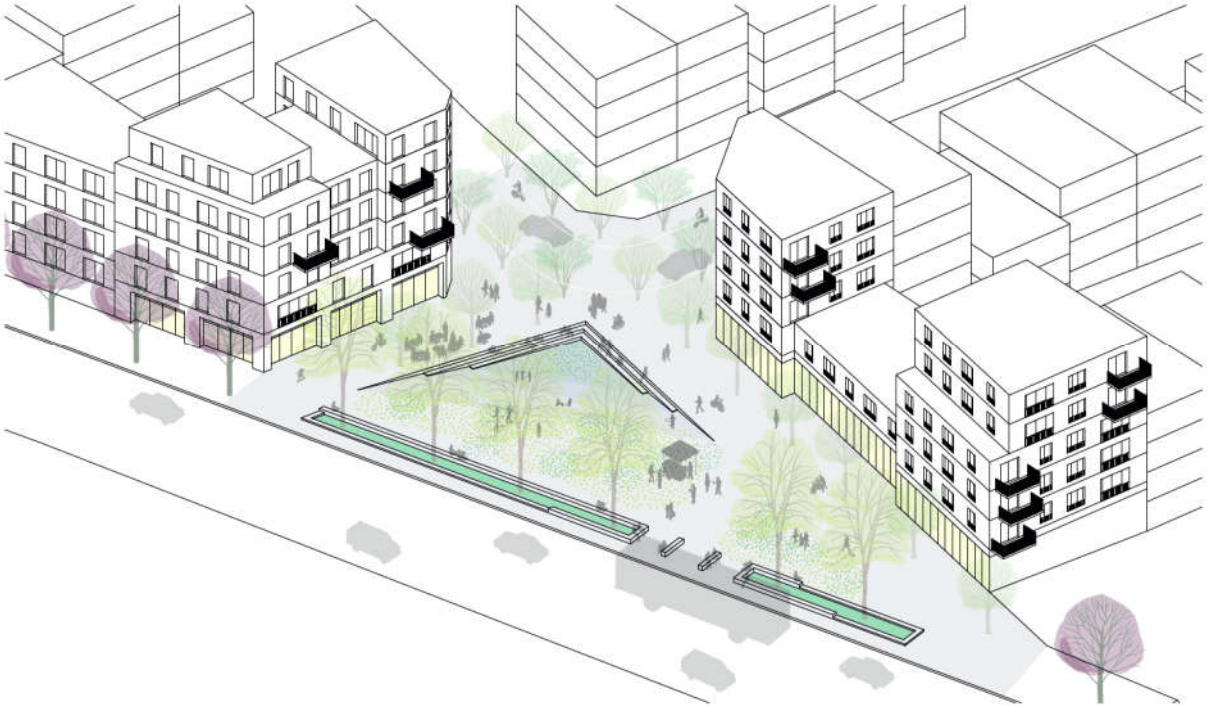
Projet de typologies des logements en cœur de quartier
Cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales

Un nouveau quartier durable :

Au-delà de ce souci d'insertion dans le tissu urbain existant, le projet urbain de la ZAC Chemin des Carrières a également été conçu de façon à venir combler les manques de ce secteur. Comme indiqué plus haut, l'ensemble du quartier souffre d'un déficit d'aménagement des espaces publics. Ces derniers sont dégradés, peu nombreux, et inadaptés pour les piétons et mobilités douces. Le projet urbain prévoit donc une proportion importante d'espaces publics. Les caractéristiques de ces deniers sont développés plus longuement dans le document « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants », mais les principales sont les suivantes :

- L'aménagement d'espaces singuliers que sont la place des Carrières, la place des jeux et la zone humide. Ces espaces sont dédiées aux circulations douces, et offrent des usages qui n'existaient pas jusqu'ici dans le quartier : la présence de nature en ville, des zones pour enfants, et des espaces apaisés, aux usages plus mixtes : commerces, loisirs, repos, accès aux transports, etc.
- Des voies hiérarchisées afin de mettre en cohérence leurs usages et leurs caractéristiques. Ainsi, il est prévu de requalifier le chemin des Carrières afin de le pacifier, d'y aménager des trottoirs généreux, des espaces plantés et des places de stationnement. La même logique sera à l'œuvre pour la création de nouvelles voies, qu'elles soient à sens unique ou à double sens. L'ensemble

du quartier sera en zone 30 dans cette optique de pacification d'un secteur aujourd'hui très routier. Enfin, un réseau de venelles viendra compléter ce maillage.



La place des Carrières
AVP des espaces publics

De façon générale, que ce soit sur l'espace public ou dans les parcelles privées, le projet urbain valorise un retour de la nature en ville, dans une zone jusqu'ici presque complètement imperméabilisée. En effet, les seuls espaces plantés sont les jardins en fond de parcelle des pavillons, ou dans des espaces délaissés. Les prescriptions prévoient ainsi qu'au minimum 30% des parcelles privées soit constitué de pleine terre, et que le retour de la biodiversité soit assuré par une diversité des plantations : vergers, jardins, clairières.

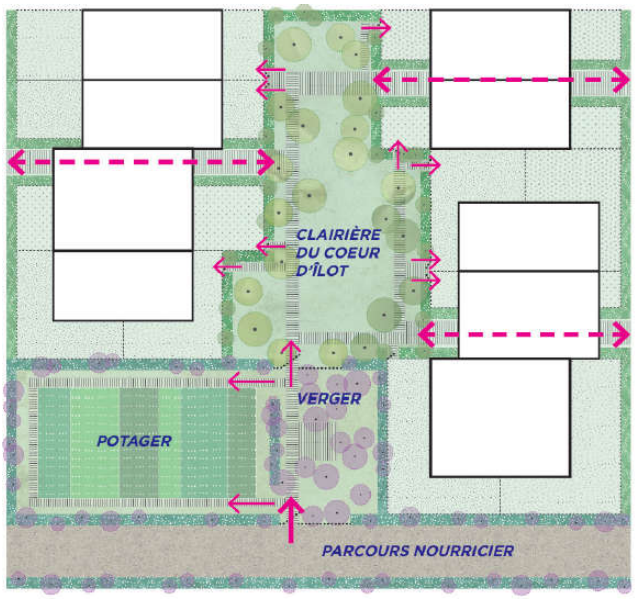
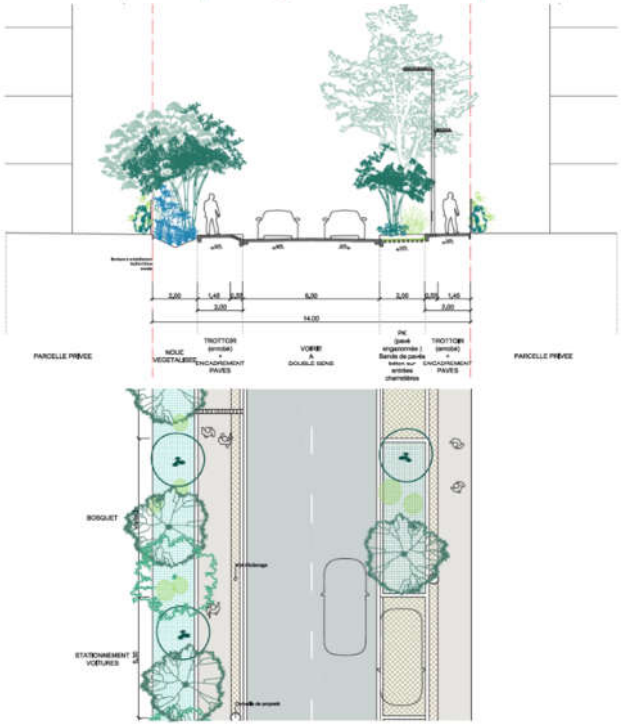


Schéma des cœurs d'îlots -cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales

Des espaces de plantations sont également aménagés sur l'espace public, de façon variée : noue, arbres, arbustes.



Coupes de voies internes dont les aménagements permettant la gestion des eaux pluviales
AVP des espaces publics

L'ensemble de ces espaces plantés a des vocations variées : retour de la biodiversité en ville, cassage de l'effet d'îlot de chaleur urbain, mais également gestion durable des eaux pluviales. En effet, comme présenté plus haut, ce quartier est aujourd'hui confronté à une gestion insuffisante des eaux pluviales : absence d'infiltration, renvoi total et sans débit limité dans les réseaux, occasionnant des inondations ponctuelles en aval. L'objectif dans le projet urbain de la ZAC est donc une désimperméabilisation des sols, une infiltration autant que de possible malgré la présence de sols peu perméables, et la mise en place de débit limité (à 2 ou 4 L/sec/ha) avant renvoi dans les réseaux. De ce fait, l'aménagement du quartier va conduire à une baisse significative des eaux pluviales renvoyées vers les réseaux, que ce soit au total ou en pic.

d. La mixité fonctionnelle

La mixité fonctionnelle est assurée comme le montre le tableau récapitulatif ci-dessous.

Typologie	**SDP**
Logements (au nombre de 770 dont 20 % de Logements sociaux)	50 800 m² SDP
Commerces	500 m² SDP
Activités	1 500 m² SDP
Espaces publics	15 000 m²

La diversification de l'habitat est prévue tout comme la mixité fonctionnelle en mixité sociale ; cela permettra d'attirer de futurs habitants issus de catégories socio-économiques diverses.

Les typologies de l'habitat varient : logements collectifs, logements intermédiaires et logements individuels. Différents produits seront proposés quant à l'accès au logement (logements libres, locatifs, locatifs sociaux, etc.).

Le projet propose des aménagements et des choix spatiaux qui peuvent améliorer le fonctionnement et faciliter l'accès à certaines activités : multiples accès, places de livraison, prise en compte des girations pour les véhicules de livraison.

2. Le phasage

A titre indicatif, la réalisation du programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone est envisagée dans le cadre de trois phases.

Phasage prévisionnel des livraisons de la ZAC

a. La phase 1

La phase 1 regroupe :

- Le développement des lots 1, 2, 3 et 7b
- La création de la place publique,
- La création de la voie vers l'avenue de la Victoire et du barreau vers la rue du Maillard.

La première phase permettra de réaliser environ 22 400 m² de SDP dans le cadre de quatre lots.

Les lots 1, 2 et 3 correspondent à des parcelles de terrain déjà maîtrisées par l'EPFIF et pour lesquelles un opérateur immobilier a été désigné. Ils ont en effet été inscrits dans l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris » et constituaient le secteur 3 du site Pont-de-Rungis – Thiais/Orly. Le groupement emmené par Vinci Immobilier en a été désigné lauréat. Les deux raccordements du Chemin des Carrières vers l'avenue de la Victoire et la rue du Maillard seront aménagés au cours de cette phase, de même que la place publique.

Le lot 7bis correspond à un programme de construction réalisé sur un terrain qui ne sera pas acquis auprès de l'aménageur de la ZAC.

Les travaux de construction sont prévus entre mi-2021 et mi-2023.

Par ailleurs, il est prévu la création de la place publique à l'ouest de la ZAC, la création de la voie reliant le chemin des Carrières et l'avenue de la Victoire, et la création de la voie reliant le chemin des Carrières et la rue du Maillard. Ces travaux prévus sur une durée de 9 mois à compter du T4 2020 auront pour vocation de fermer le débouché actuel du chemin des Carrières vers l'avenue du Bas-Marin et d'aménager ses deux débouchés finaux.

b. La phase 2

La phase 2 regroupe :
- Le développement des lots 3b, 4, 4b, 5, 5b, 6, 6b et 7 ;
- La requalification du chemin des Carrières ;
- La création de la voie centrale reliant le chemin des Carrières et l'avenue de la Victoire ;
- L'aménagement de la place des jeux.

La deuxième phase de 21 100 m² de SDP sera constituée de huit lots localisés à la fois sur des parcelles de terrains également maîtrisées par l'EPFIF, mais pour lesquelles un opérateur immobilier reste à désigner, et sur des parcelles de terrains dont la maîtrise foncière n'est pas encore acquise par l'EPFIF ou directement par l'EPA ORSA. Les travaux de construction de ces lots sont prévus de mi-2023 à mi-2025.

La requalification totale du chemin des Carrières, ainsi que la création de la voie centrale débouchant sur l'avenue de la Victoire, et l'aménagement de la place des jeux sont prévus au cours de cette phase, avec des travaux d'une durée de 9 mois à partir du T4 2022.

c. La phase 3

La phase 3 regroupe :
- Le développement des lots 8, 9 et 10 ;
- L'aménagement de la voie reliant le chemin des Carrières et la voie centrale de la ZAC ;
- L'aménagement de la zone humide.

La troisième phase de 9 300 m² de SDP est constituée de trois lots localisés sur un même tènement foncier, propriété d'une personne privée, qui fera l'objet d'une cession par son propriétaire à un ou plusieurs constructeurs, encadrée par des conventions d'associations et de participation des articles L 311-4 et L 311-5 du code de l'urbanisme.

L'aménagement de la voie de bouclage, du jardin et la requalification de la venelle vers la Voie Nouvelle sont prévus au cours de cette phase, avec des travaux d'une durée de 6 mois à partir de 2027.

3. La mise en œuvre de l'aménagement de la ZAC

a. Une maîtrise foncière partielle

La maîtrise foncière de l'EPA ORSA (via la CIF conclue avec l'EPFIF) est importante sur le périmètre de la ZAC «Chemin des Carrières». Notons que la **maîtrise foncière** sera, à terme, **partielle sur cette ZAC**, une partie du projet étant réalisé par des propriétaires privés encadrés par des conventions. Ces parcelles-ci ne feront donc pas l'objet d'acquisition par l'EPFIF dans le cadre de la CIF ou par l'EPA ORSA.

Sur le périmètre de la ZAC, les 38 606 m² de parcelles devant à terme être acquis par l'EPA ORSA sont aujourd'hui détenus par :

- **L'EPFIF : 25 578 m²,** répartis sur 7 parcelles (acquisitions déjà réalisées dans le cadre de la CIF). Notons que d'autres acquisitions pourraient être conclues à l'amiable au T1 2020.

- **des propriétaires tiers dont les parcelles seront maîtrisées totalement ou partiellement : 13 028 m²,** dont :
    - 727 m² destinés à l'élargissement du chemin des Carrières, répartis sur 8 parcelles sur la façade nord du chemin des Carrières ;
    - 187 m² destinés à la création d'une voie entre la rue Maillard et le chemin des Carrières ;
    - 12 114 m² correspondant aux 3 autres parcelles à acquérir pour la réalisation de la programmation (SDP). Il s'agit aujourd'hui de parcelles dédiées à de l'activité.

Pour finaliser les acquisitions sur ces 13 028 m² non maîtrisés à ce jour, une procédure de DUP doit être engagée pour permettre le projet. C'est l'objet de la présente notice.

Des précisions sur ces parcelles sont apportées dans le volet d'enquête parcellaire.

b. Le choix de la procédure de ZAC

Le choix de procédure de la ZAC d'initiative publique, encadrée par les dispositions de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, se justifie pleinement par le fait qu'elle permet ainsi d'assurer la mise au point du projet, de veiller au respect de l'intérêt général, de mettre à la charge de l'opération le coût des équipements publics, et d'encadrer strictement la réalisation des constructions édifiées dans l'opération pour un aménagement cohérent et structuré, tant à l'échelle de la ville qu'à celle d'un territoire plus vaste.

De plus, cette procédure implique une bonne information du public à tous les stades de décision (concertation préalable à la création de la ZAC, affichage en mairie des actes de création et de réalisation, communication régulière tout au long de l'opération…).

Dans le cas présent, la phase de concertation engagée depuis 2012 et qui s'est poursuivie pendant toute la durée de l'élaboration du projet, a permis aux habitants, aux usagers, aux associations, aux entreprises et aux institutions de s'exprimer et de faire évoluer le projet. La concertation fait l'objet d'un développement approfondi dans le cœur de la présente notice et également dans l'Etude d'Impact jointe au présent dossier.

Par arrêté préfectoral n°2019/3990 en date du 15 novembre 2019, la ZAC «Chemin des Carrières» a été créée.

4. Le coût financier du projet

Ce point est détaillé dans le document « Appréciation sommaire des dépenses ». Le montant global de l'opération a été estimé à environ 38 325 674 € HT (valeur novembre 2019).

Il se répartit de la manière suivante :

- Acquisitions foncières : 23 700 000 € HT
- Etudes, honoraires, frais divers, frais financiers : 2 886 180 € HT
- Equipements publics d'infrastructure : 11 239 494 € HT
- Participation au financement des équipements publics de superstructure : 500 000 € HT

Le poste d'acquisition foncière comprend :

- les parcelles déjà acquises par l'EPFIF en vue de la réalisation de l'opération
- les parcelles qui restent à acquérir auprès des propriétaires privés ou publics.

Ce poste comprend également les terrains qui n'ont pas vocation à être acquis par l'EPA ORSA, une partie du projet (20 273 m² sur un total de 61 388 m²) ayant vocation à être développée directement par les propriétaires des parcelles concernées, dans le cadre de conventions de participation et d'association les liant à l'EPA ORSA (coût foncier de l'ordre de 17 000 000 €, si l'EPA ORSA avait eu à les acquérir).

VII. UN PROJET COMPATIBLE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

1. La compatibilité du projet avec le SDRIF 2013

La ZAC «Chemin des Carrières» répond pleinement aux enjeux et objectifs définis dans le SDRIF révisé, approuvé en décembre 2013 : ce site y est identifié comme secteur à fort potentiel de densification.

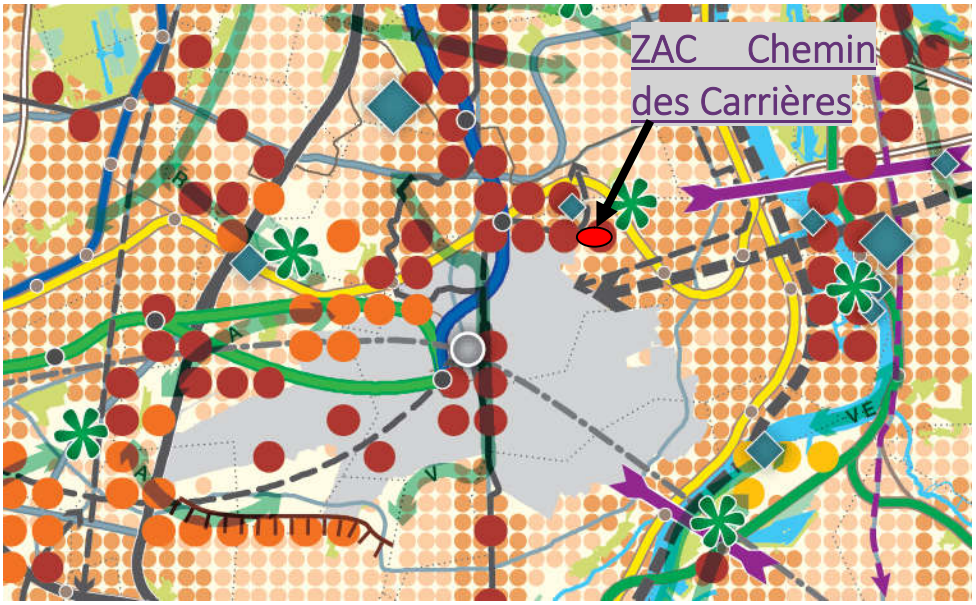
Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la région Île-de-France.

Il vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région.

Le SDRIF, arrêté le 25 octobre 2012 et approuvé le 27 décembre 2013, fixe plusieurs objectifs dans une démarche globale de développement durable à l'échelle francilienne, avec en particulier :

- Viser la construction de 70 000 logements par an pour répondre aux besoins actuels de logements des ménages, et anticiper leurs demandes futures ;
- Permettre la création de près de 28 000 emplois par an, en assurant une forte hausse de l'activité des seniors et des femmes ;
- Garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité ;
- Concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile ;
- Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel en limitant les aménagements neufs et en valorisant les espaces déjà urbanisés ;
- Refonder le dynamisme économique francilien ;
- Renforcer un système de transport porteur d'attractivité ;
- Valoriser les équipements attractifs ;
- Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France.

Ces objectifs sont traduits dans des orientations réglementaires et une carte de destination. Le secteur du Chemin des Carrières, et plus globalement le SENIA dans son ensemble, y sont identifiés comme secteur à fort potentiel de densification, de par leur proximité avec la gare de Pont-de-Rungis.



Carte de destination (SDRIF, 2013)

Ces secteurs sont définis de la façon suivante : « Les quartiers à densifier à proximité des gares sont définis par un rayon de l'ordre de 1000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres autour d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir. ». Le site du Chemin des Carrières est ainsi concerné à double titre par cet enjeu de densification, étant situé à environ un kilomètre de la gare de Pont-de-Rungis où sera mis en service le prolongement de la ligne 14, et étant appelé demain à être desservi immédiatement par une station du TCSP SENIA-Orly.

Les orientations réglementaires du SDRIF précisent que cette densification doit se traduire dans les documents d'urbanisme locaux par une augmentation minimale de 15% de la densité humaine, et de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'horizon 2030. Par ailleurs, cette densification, prévue dans une logique d'économie de l'espace, d'efficacité fonctionnelle, environnementale et énergétique, doit intégrer des espaces urbains ouverts pour accompagner son acceptation.

La ZAC Chemin des Carrières s'inscrit totalement dans la mise en œuvre de ces objectifs, en proposant l'aménagement de 770 logements majoritairement collectifs en lieu et place d'entrepôts peu denses, dans un secteur où prédomine aujourd'hui l'habitat individuel. Par ailleurs, cet aménagement s'accompagne d'un renforcement de l'offre d'espaces publics au regard de la situation existante : création de nouvelles voies, d'espaces verts, plantés, d'espaces de jeux, ainsi que d'espaces ouverts intégrés dans les lots privés.

2. La compatibilité du projet avec le PLU d'Orly

a. La procédure de révision

Le PLU d'Orly vient de faire l'objet d'une procédure de révision générale. Par délibération en date du 11 avril 2013, le Conseil Municipal a prescrit l'élaboration de la révision générale du plan local d'urbanisme. Cette délibération précisait que cette révision avait pour objectif, en autres, de maîtriser les grandes opérations d'urbanisme qui devait émerger aux extrémités de la commune (notamment la requalification du SENIA) portées par l'EPA ORSA dans le cadre de l'OIN. Elle précisait que le projet urbain devait prévoir l'intégration de ces futurs quartiers mixtes d'habitat/activités aux tissus environnants et à la vie de la commune. Il était également indiqué que le PLU était révisé pour permettre l'urbanisation et la requalification des secteurs couverts par l'OIN.

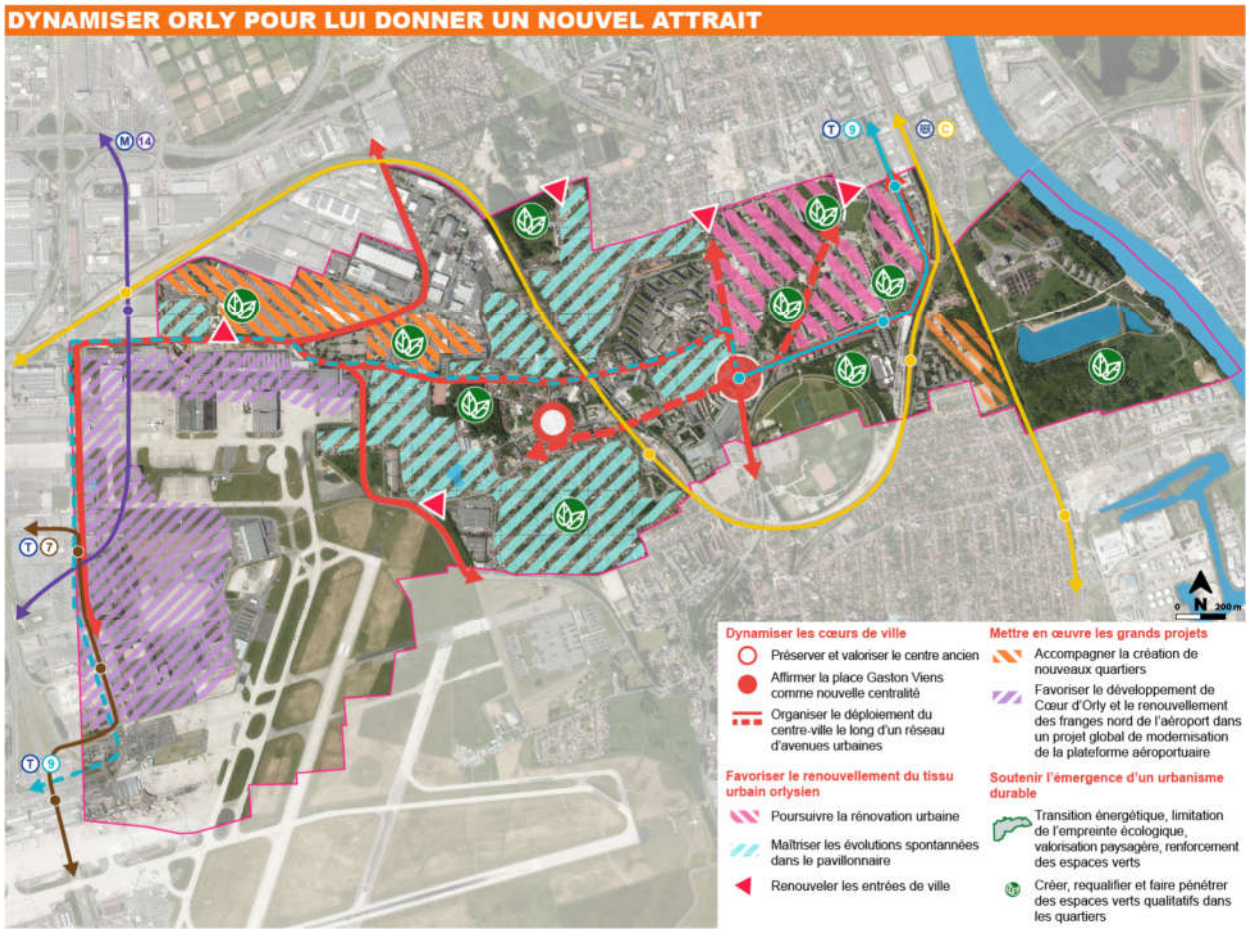
Par délibérations en date du 19 novembre 2015 et 16 octobre 2018, le Conseil municipal prenait acte du débat qui s'est tenu en son sein relatifs aux orientations générales du nouveau projet de PLU. Dans sa version du 16 octobre 2018, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) se fixait plusieurs objectifs dont celui de permettre le renouvellement du SENIA et sa bonne insertion avec ses abords. Le document présenté au Conseil Municipal précise que dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont, il s'agit de favoriser le renouveau du site du SENIA, actuellement uniquement occupé par des activités économiques, en un site accueillant de multiples fonctions urbaines (habitat, commerces, activités…), en lien avec le développement du pôle multimodal de Pont de Rungis (RER C, arrivée de la ligne 14, TSCP…), à proximité immédiate du site. La réalisation d'un nouveau quartier mixte, composé de logements, d'équipements, mais aussi d'activités intégrées au tissu urbain doit s'accompagner de réflexions poussées sur les franges du site afin d'assurer sa bonne insertion.

Le Conseil Municipal d'Orly et le Conseil Territorial de Grand-Orly Seine Bièvre ont arrêté le projet de PLU respectivement le 18 avril et le 28 mai 2019. L'enquête publique a eu lieu du 10 octobre 2019 au 13 novembre 2019. L'approbation du PLU par le Conseil Territorial de Grand-Orly Seine Bièvre est intervenue le 25 février 2020 (après avis favorable du Conseil Municipal de la Ville d'Orly du de la Ville d'Orly du 30 janvier 2020).

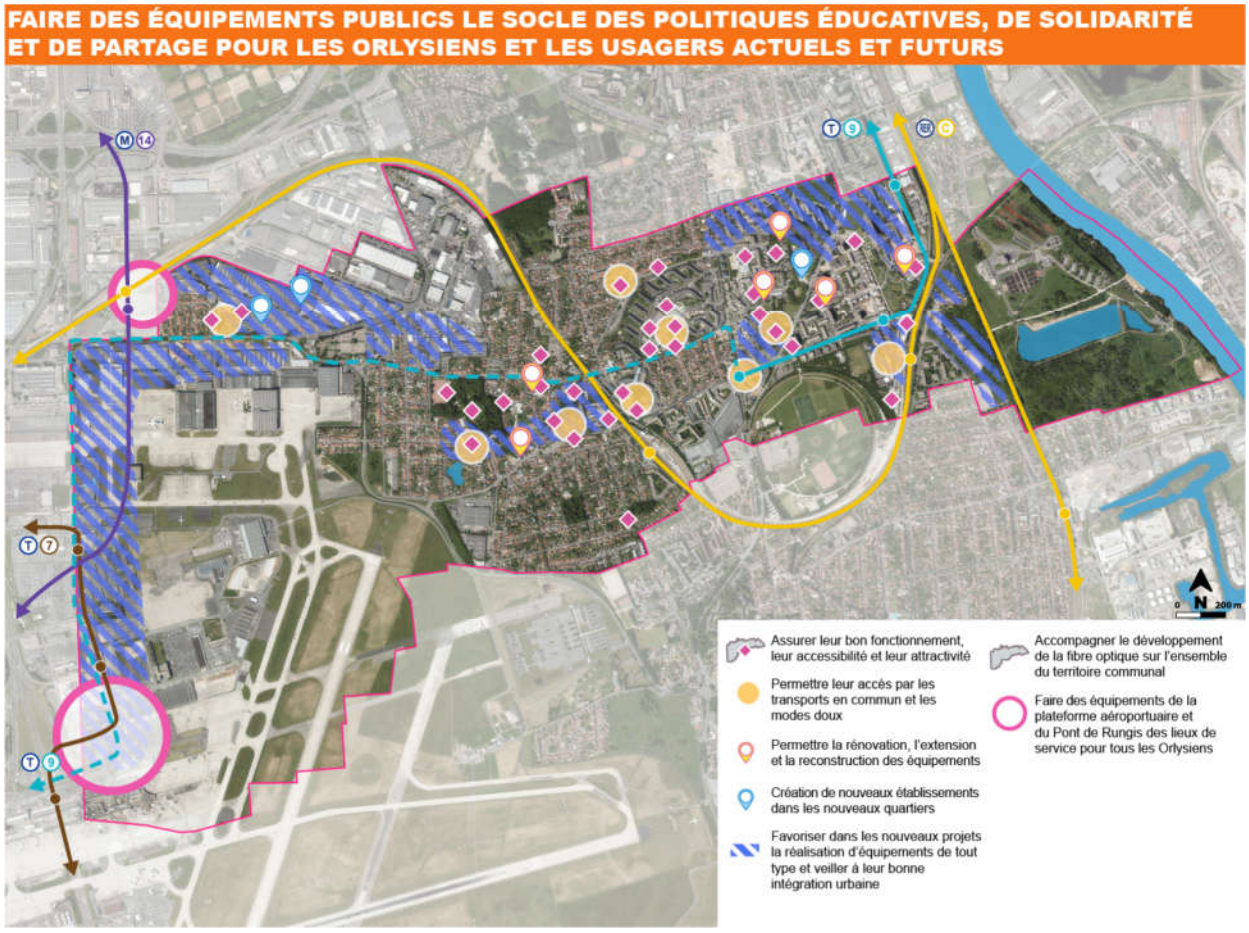
b. Le PADD

Le PADD (arrêté par le Conseil Territorial de Grand-Orly Seine Bièvre le 28 mai 2019) s'articule autour de trois grands axes :

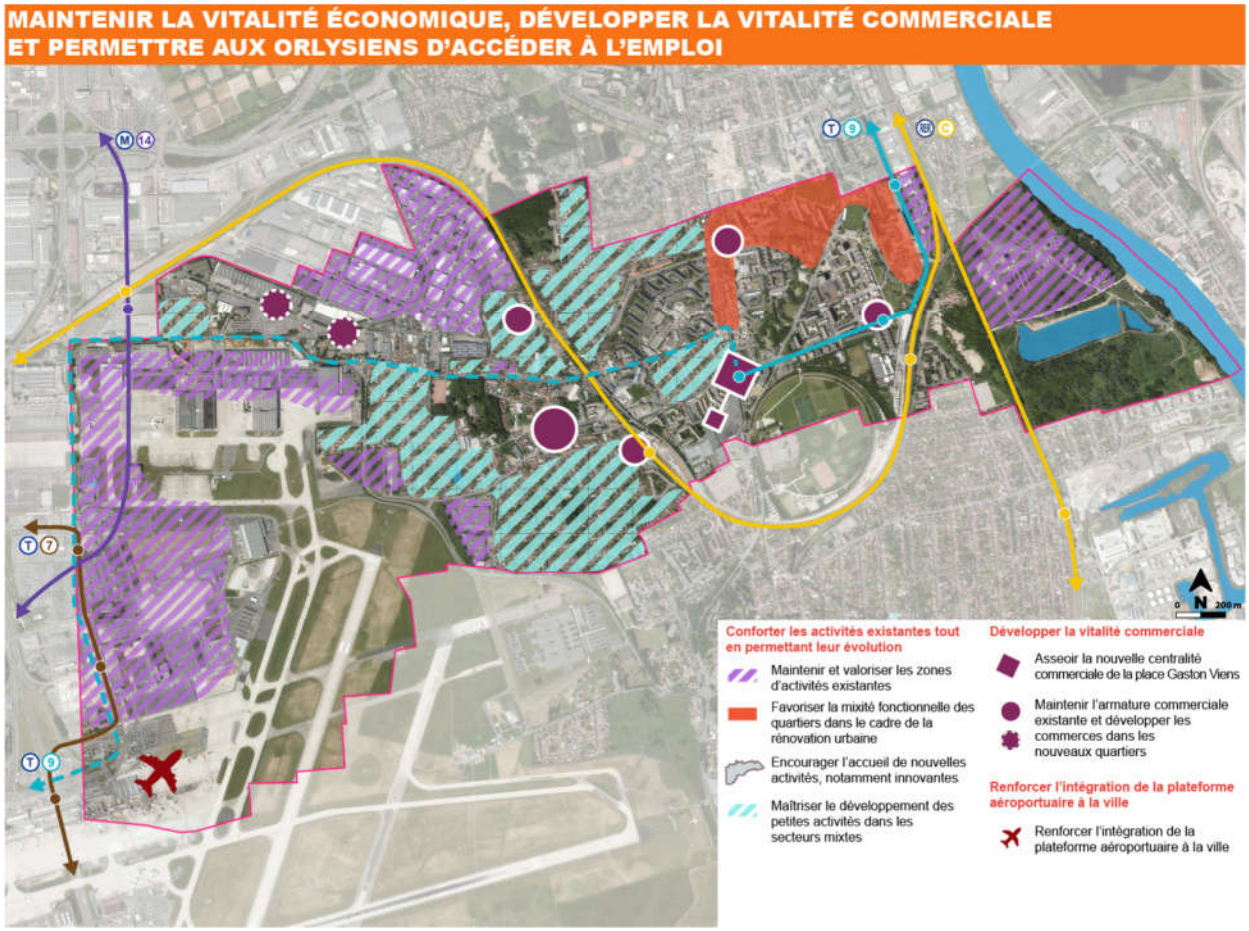
- Axe 1. Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait
- Axe 2. Programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres
- Axe 3. Embellir la ville pour révéler ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux.



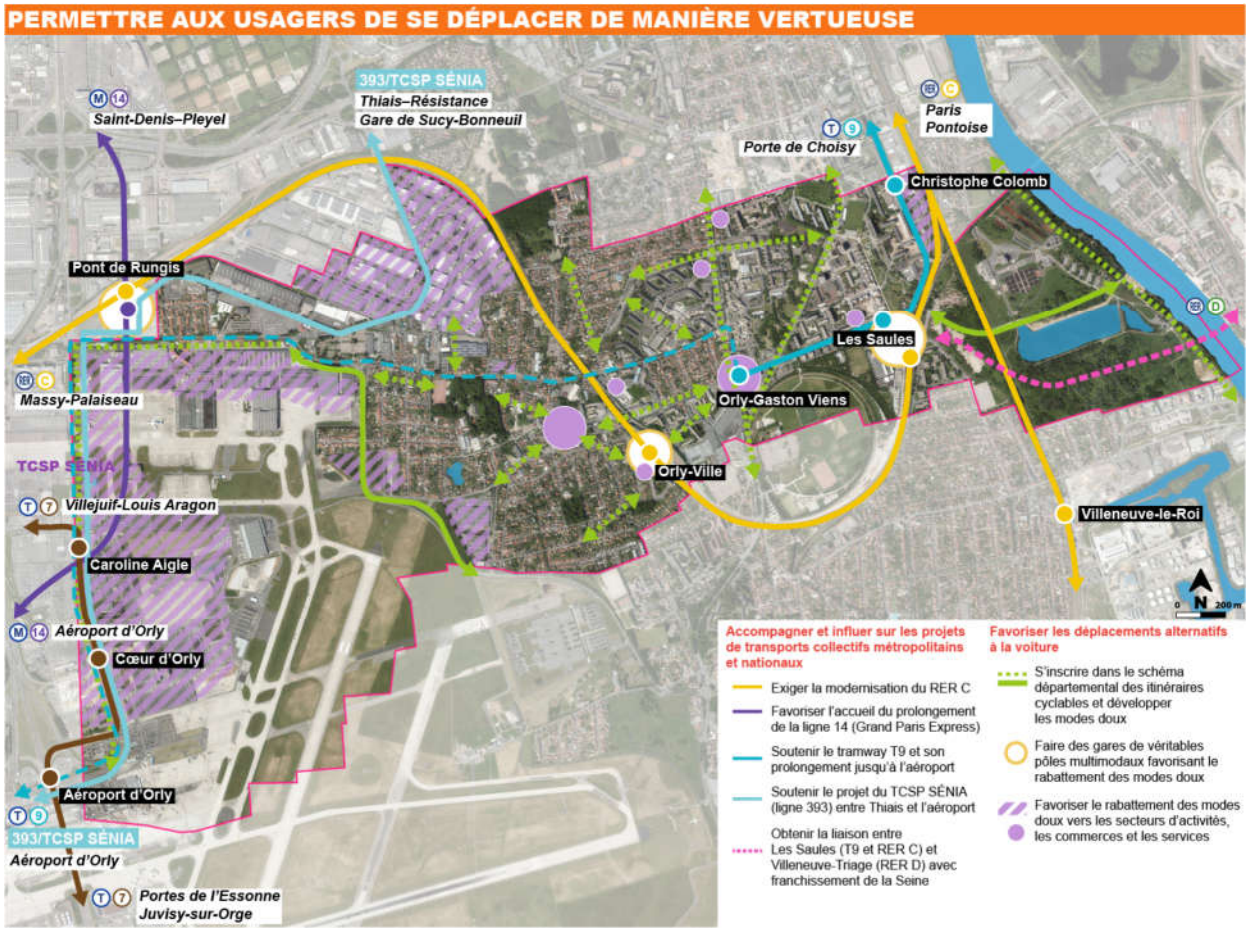
Axe 1 : Dynamiser Orly pour lui donner un nouvel attrait



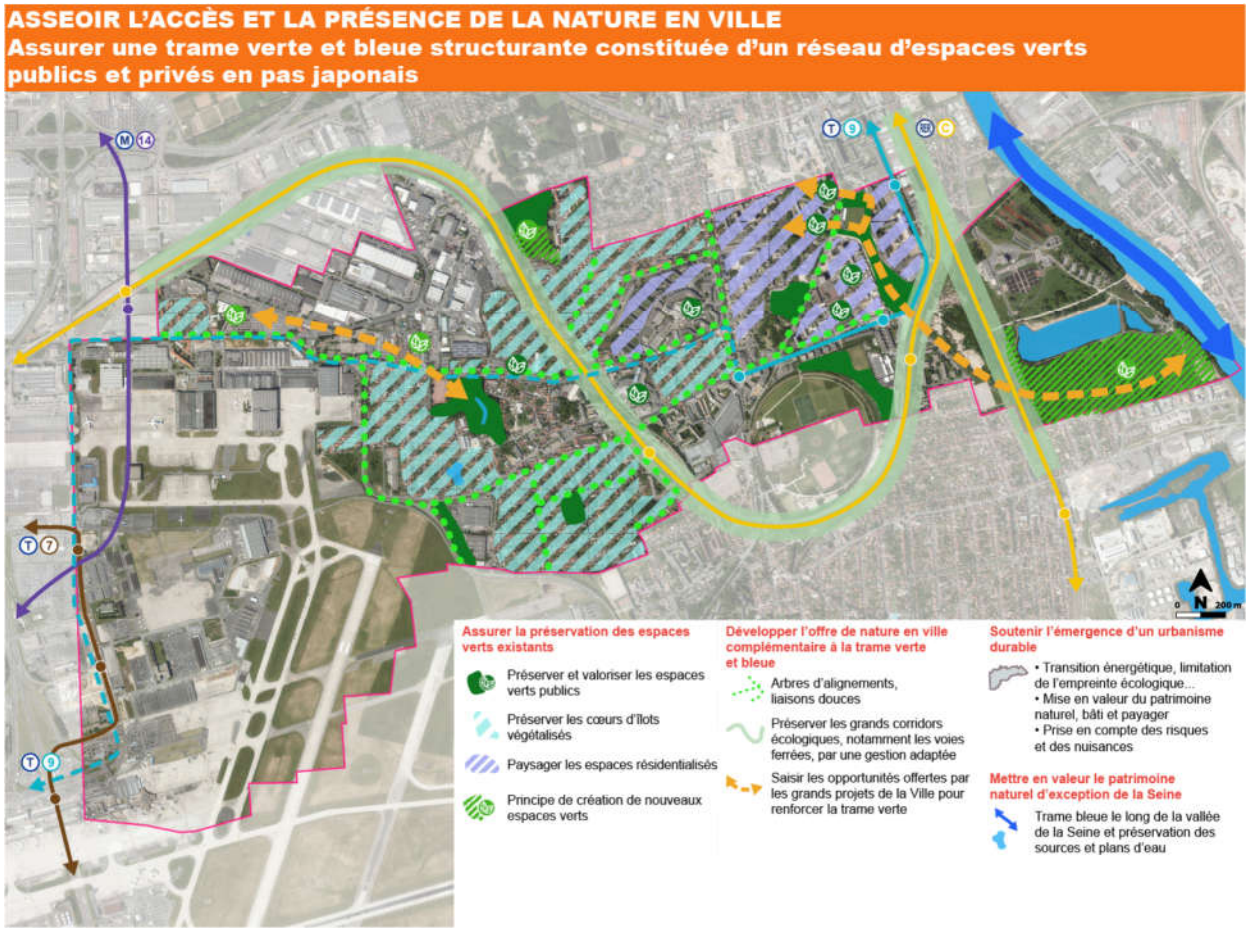
Axe 2. Programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres



Axe 2. Programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres



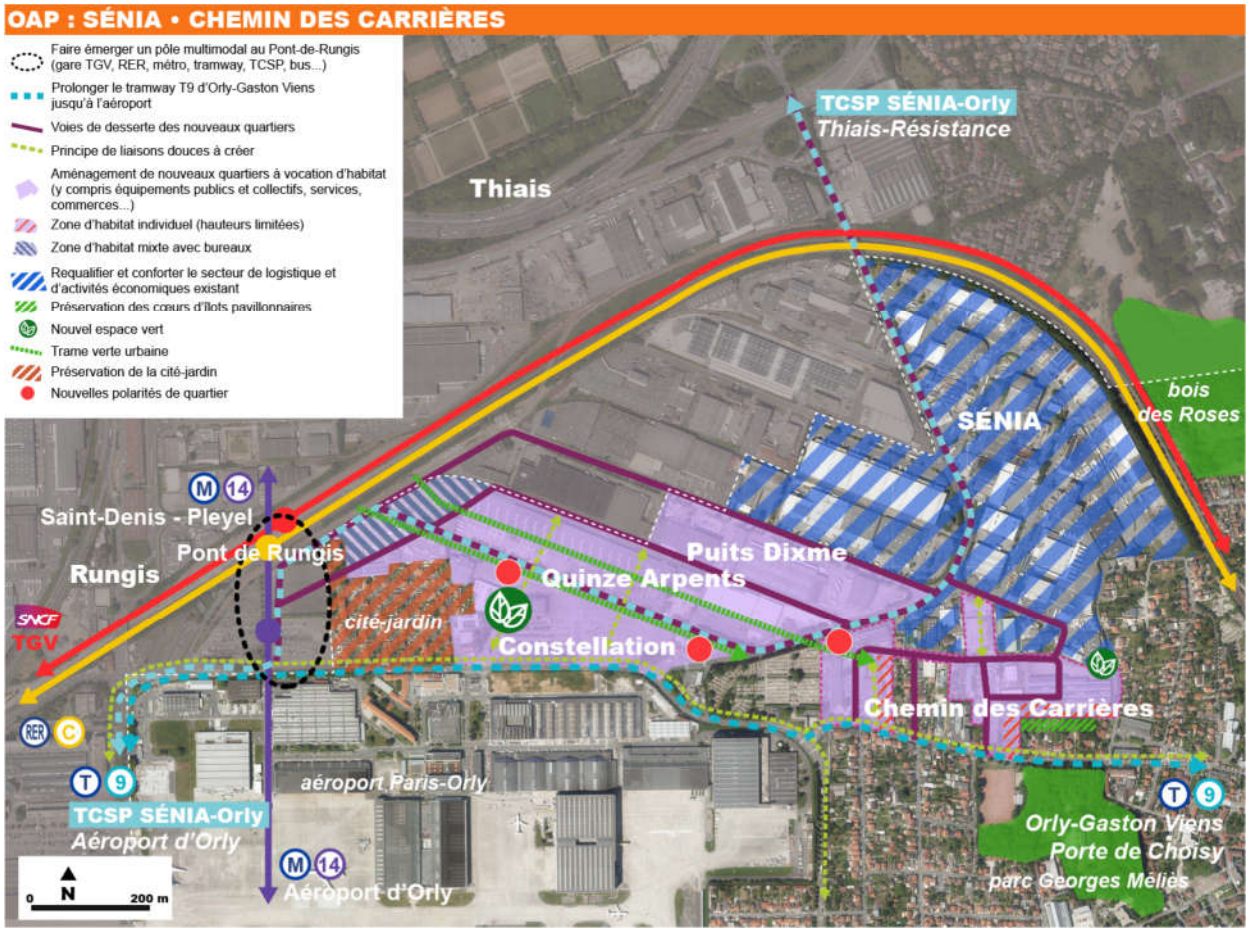
Axe 2. Programmer l'évolution de la ville pour assurer ses grands équilibres



Axe 3. Embellir la ville pour révéler ses potentiels naturels, paysagers et patrimoniaux

c. Les OAP

Le PLU d'Orly prévoit l'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) suivante pour le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières :



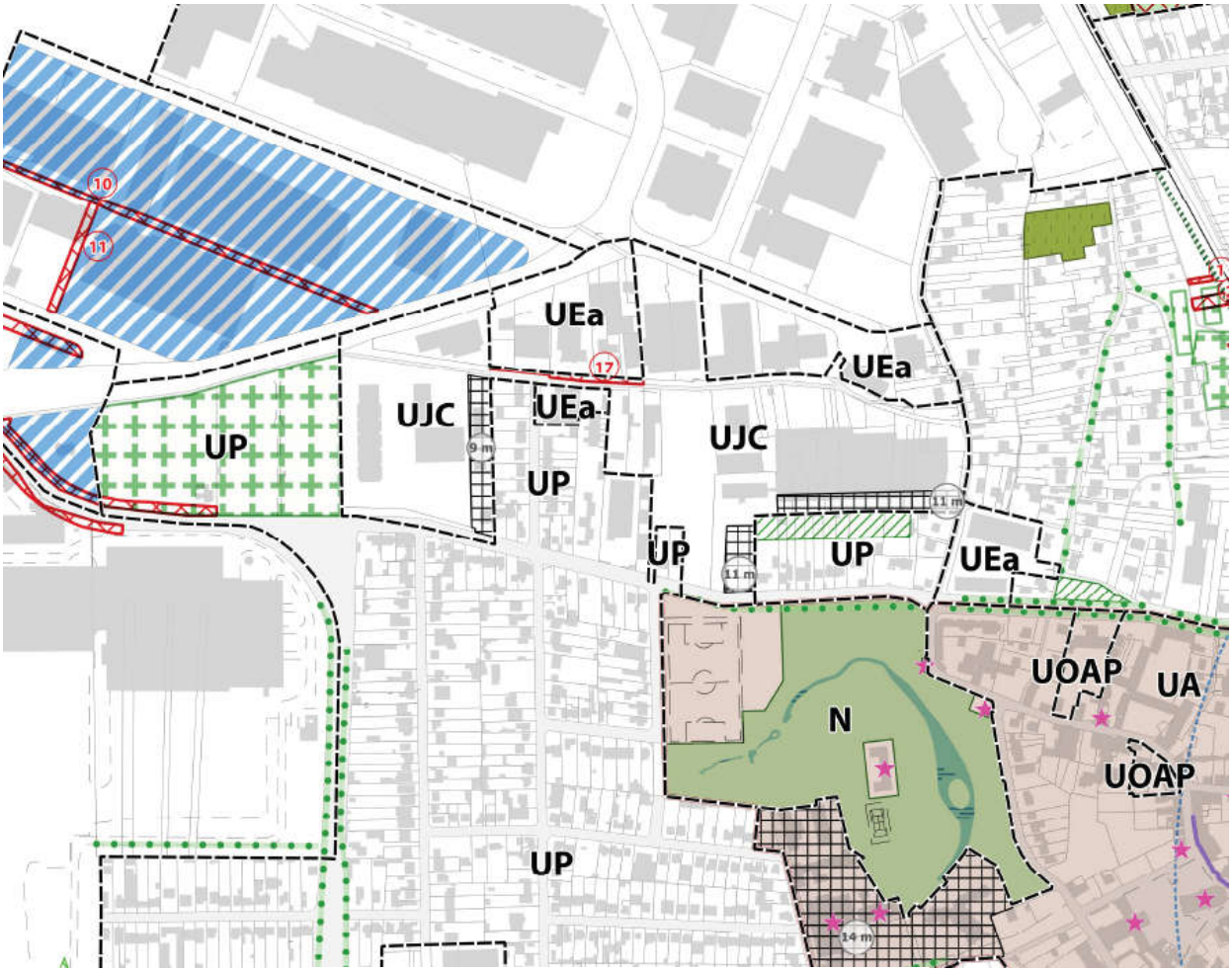
OAP SENIA- Chemin des Carrières

d. Le plan de zonage et le règlement

Le PLU d'Orly prévoit une zone spécifique pour la ZAC Chemin des Carrières, la zone UJC à vocation principale d'habitat.

Aucun EBC, ni aucun élément paysager n'est inclus dans le site de projet Chemin des Carrières. On recense cependant de tels éléments en bordure immédiate au sud du site, et au niveau du parc George Méliès. Il s'agit respectivement d'espace vert paysager relai, et de réservoir de biodiversité.

Un emplacement réservé est prévu afin de permettre l'élargissement du chemin des Carrières.



Limite de zone et secteur

Espace vert paysager relai, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Réservoir de biodiversité, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Cimetière paysager, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme

Jardin familial, conformément à l'article R.151-41 du Code de l'Urbanisme

Talus ferroviaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Pelouse de la zone aéroportuaire, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Espace boisé classé

Milieux aquatiques et humides, conformément à l'article R.151-43 du code de l'Urbanisme

Arbre remarquable et alignement d'arbres, conformément à l'article R.151-43 du Code de l'Urbanisme

Emplacement réservé

Périmètre de gel

Périmètre de contrainte d'évolution du bâti liées à la présence de la ligne aérienne de contact

Réduction des obligations de stationnement autour des gares

Zone de hauteur limitée (point le plus haut de la construction)

Ensemble urbain repéré au titre de l'article L.151-19 du Code l'Urbanisme

Élement de patrimoine bâti remarquable repéré au titre de l'aticle L.151-19 du Code de l'Urbanisme

Linéaire commercial et de services de proximité à préserver ou à créer (article L.151-16 du Code de l'urbanisme)

Extrait du plan de zonage du PLU

Les principales dispositions du règlement de la zone UJC sont les suivantes :

- Sauf dispositions particulières fixées par le document graphique, la hauteur maximale des constructions ne pourra excéder
    - 22 mètres à l'égout du toit à pente ou à l'acrotère,
    - 25 mètres au point le plus haut de la construction.
- les constructions devront s'implanter :
    - soit à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées,
    - soit en retrait d'au moins 2 mètres.
- Sauf dispositions particulières imposées par le document graphique, les constructions peuvent être édifiées soit sur les limites séparatives, soit en retrait. Si la construction est implantée en retrait d'une limite séparative, la distance comptée horizontalement et mesurée perpendiculairement de tout point de la construction à tout point de la limite séparative doit être au moins égale à D=H/3 avec un minimum de 3 mètres.
- Une construction ou une installation nouvelle doit présenter un volume simple, des matériaux sobres, un rythme régulier, des couleurs non saturées (tons pierre ou ocré, teinte naturelle), aptes à assurer son intégration dans son environnement urbain ou paysager ainsi que la protection des perspectives urbaines et des édifices patrimoniaux.
- Les nouvelles constructions présentant une toiture ou portion de toiture terrasse de plus de 150 m² doivent prévoir la végétalisation de ces dernières ou l'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable.
- 30 % minimum de la surface de l'unité foncière doivent être traités en espaces verts décomposés comme suit :
    - • 25 % minimum de la surface de l'unité foncière en pleine terre,
    - • 5 % minimum de la surface de l'unité foncière en espaces verts complémentaires.
- Le nombre de places de stationnement est fixé selon l'usage de la construction :
    - Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État : 0,5 place de stationnement par logement.
    - Logement : 1 place de stationnement par logement.

e. La compatibilité du projet avec le PLU

Le projet urbain de Chemin des Carrières a été élaboré en compatibilité avec le PLU d'Orly dont l'approbation est intervenue le 25 février 2020.

Le quartier est conçu comme étant à vocation principale d'habitat, et permettant de faire le lien entre d'une part le SENIA et le futur pôle-gare de Pont-de-Rungis, et d'autre part le centre-ville d'Orly. Le maillage viaire tel que prévu dans le plan masse reprend la trame urbaine du PLU révisé, et permet de concrétiser cette volonté de connexion entre les différentes polarités de la commune.

L'aménagement d'une polarité de quartier est identifié à l'ouest de la ZAC, le long de la rue du Bas-Marin, au droit de la future station du TCSP SENIA-Orly, de même que l'aménagement d'un espace vert à l'extrémité du chemin des Carrières.

Par ailleurs, la limitation des hauteurs en face de l'habitat pavillonnaire existant est également retranscrite dans le plan masse. **De façon générale, le projet est compatible avec l'ensemble des dispositions réglementaires du nouveau PLU.**

3. La compatibilité avec les autres documents

a. La compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie 2016/2020 et le SAGE de la Bièvre

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est, à l'échelle d'un grand bassin hydrographique, un outil de planification de la gestion intégrée des eaux superficielles et souterraines ainsi que des milieux aquatiques et humides. Le territoire métropolitain est découpé en 7 bassins hydrographiques.

Le SAGE constitue une déclinaison locale des enjeux définis dans le SDAGE et définit les actions nécessaires.

Le SAGE est un outil de planification à portée réglementaire fixant les orientations d'une politique de l'eau globale et concertée, sur une unité hydrographique cohérente, tant en termes d'actions que de mesures de gestion. Il est élaboré par une Commission Locale de l'Eau (CLE), assemblée délibérante composée de représentants des collectivités locales (50%), des usagers (25%) et des services de l'Etat et d'établissements publics (25%).

Le site d'étude se trouve à cheval sur le plateau de Villejuif, il comporte donc une déclivité du nord au sud de 10 mètres. On note également la présence d'eau en sous-sol du site à environ 6 mètres de profondeur. Etant sur le coteau, des résurgences sont possibles par endroit.

Néanmoins, aucun élément hydrographique n'est présent sur le site. Une zone humide potentielle de classe 3 borde le sud-est du site.

Le site est couvert par le SDAGE Seine-Normandie et le SAGE de la Bièvres, dont les préconisations seront à respecter, notamment sur la réhabilitation des sites pollués, la gestion des eaux pluviales et la préservation des Zones Humides.

Le projet sera compatible avec les objectifs du SDAGE Seine Normandie, compte tenu de l'application des préconisations exposées précédemment dans les chapitres de l'Etude d'Impact relatifs aux impacts temporaires et permanents sur les eaux souterraines et superficielles et mesures de réduction mises en œuvre.

b. La compatibilité du projet avec le Schéma Régional de Cohérence Écologique

Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, en association avec un Comité Régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par arrêté du Préfet de la région d'Ile-de-France / préfet de Paris, le 21 octobre 2013. Ce schéma régional doit comporter, entre autres, une analyse des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques ainsi qu'un volet identifiant ses composantes.

Le site d'étude ne présente aucun enjeu écologique selon le SRCE. Il est composé de tissu urbain et ne présente aucun corridor écologique.

c. La compatibilité du projet avec le SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie) d'Ile-de-France

Les SRCAE définissent les orientations stratégiques en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effets de serre, amélioration de la qualité de l'air, développement des énergies renouvelables et adaptation aux effets du changement climatique.

Le SRCAE d'Ile-de-France a été approuvé par le Conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de Région le 14 décembre 2012. Il fixe 3 grandes priorités :

- Renforcer l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- Développer le chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération ;
- Réduire de 20% les émissions de gaz à effets de serre du trafic routier, combiné à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines et dioxyde d'azote).

Le cahier des prescriptions environnementales (CPE) du quartier de la ZAC «Chemin des Carrières» prévoit que l'ensemble des bâtiments de la ZAC atteigne un niveau de performance énergétique correspondant au niveau RT2012-20%, répondant ainsi aux orientations du SRCAE d'Ile-de-France. Cette prescription ne concerne toutefois pas les lots 1, 2 et 3 dont les droits à construire ont été attribués à un groupement conduit par VINCI Immobilier suite à l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris » (cf le point V.2.a.), avant la validation du CPE. Ces lots devront être développés en compatibilité avec les prescriptions suivantes :

- Niveau de performance E2C2
- Label Biodiversity

Par ailleurs, la ZAC se trouve à 1,5 km de la gare Pont-de-Rungis où circule déjà le RER C, et demain la ligne 14 Sud, et à proximité immédiate d'une future station du TCSP SENIA-Orly. De plus, elle prévoit l'aménagement d'un maillage viaire favorisant les modes actifs. Cela tend à favoriser une réduction des émissions de gaz à effets de serre issus du trafic routier.

Enfin, l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la ZAC a permis de mettre en évidence l'opportunité de raccorder les bâtiments au réseau de chaleur alimenté par l'usine d'incinération du M.I.N. de Rungis. Cette opportunité devra être confirmée d'un point de vue technique et économique par des études ultérieures. Dans le cas où ce raccordement ne pourrait pas être effectué, d'autres moyens techniques seront mis en œuvre pour assurer en partie une alimentation énergétique du quartier par des énergies renouvelables ou de récupération, et plus globalement la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

d. La compatibilité du projet avec le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) d'Ile-de-France

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France a été approuvé par arrêté inter-préfectoral du 31 janvier 2018. Construit autour de 25 défis, déclinés en 46 actions concrètes, il ambitionne de ramener la région sous les seuils européens à l'horizon 2025. En effet, il doit permettre de réduire très fortement, entre 40 et 70 % selon les polluants, le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air.

Le projet est compatible avec les orientations fixées dans le PPA d'Ile-de-France, et plus particulièrement avec 2 défis :

- RES3 : « Élaborer une charte globale « chantiers propres » impliquant l'ensemble des acteurs (des maîtres d'ouvrage aux maîtres d'œuvre) et favoriser les bonnes pratiques ». Une charte de

chantier à faibles nuisances sera ainsi mise en œuvre et s'appliquera à l'ensemble des entreprises qui interviendront dans le périmètre de la ZAC.

- TRA3 : « Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme. » et notamment l'action 2 : « Favoriser une meilleure prise en compte des enjeux de mobilité durable dans l'urbanisme ». Ainsi que cela a été développé précédemment, le maillage viaire de la ZAC et l'ensemble du projet urbain visent à favoriser tant l'utilisation des transports en commun que les modes actifs.

e. La compatibilité du projet avec le PDUIF (Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France)

Le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF) a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France. Les objectifs inscrits visent à atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. Dans un contexte d'augmentation des déplacements des Franciliens de 7 % en lien avec le développement urbain de la région Île-de-France, c'est une baisse de 2 % des déplacements individuels motorisés qu'il faut atteindre et un report modal vers les transports collectifs (+20%) et les modes actifs (+10%).

Ces objectifs se traduisent à l'échelle du pôle d'Orly par un renforcement de l'offre en transports en commun. Ainsi, le prolongement de la ligne 14 depuis Olympiades jusqu'à l'aéroport d'Orly, en passant par la gare de Pont-de-Rungis (RER C), dont la mise en service est prévue en 2024, permettra d'améliorer la desserte de l'ensemble de ce secteur de la Ville d'Orly, dont le site de Chemin des Carrières. Le TCSP SENIA-Orly, également inscrit au SDRIF de 2013 et au PDUIF de 2014, et qui sera constitué d'une voie dédiée aux bus entre le carrefour de la Résistance à Thiais et l'aéroport d'Orly, longera le secteur de Chemin des Carrières. Une station est prévue sur la place publique à l'ouest de l'opération, assurant la desserte immédiate du quartier. Ainsi, ce secteur, aujourd'hui consacré aux déplacements automobiles, devrait connaitre un report modal conséquent vers les modes de transports collectifs.

Par ailleurs, les modes actifs ont été favorisés dans la conception du projet urbain de la ZAC Chemin des Carrières, avec la création de cheminements adaptés. Il s'agit soit de venelles exclusivement réservées aux modes doux, soit de voies internes circulées, mais conçues de façon apaisée afin de permettre la cohabitation de l'ensemble des modes de déplacements. En outre, des locaux dédiés aux vélos seront prévus dans l'ensemble des lots privés.

Enfin, de part et d'autre de la ZAC Chemin des Carrières, les grands axes que sont l'avenue du Bas-Marin et l'avenue de la Victoire devraient connaître une requalification visant à transformer ces voies dédiées à la circulation motorisée en boulevards urbains. Le TCSP SENIA-Orly aménagé sur l'avenue du Bas-Marin sera ainsi accompagné d'une piste cyclable amenant au pôle-gare de Pont-de-Rungis. A terme, le projet de prolongement du tramway T9 depuis le quartier du Fer à Cheval (place Gaston Viens) à Orly jusqu'à l'aéroport Paris-Orly pourrait s'inscrire dans la même logique.

La ZAC Chemin des Carrières ne remet pas en cause le document de planification des transports en Ile-de-France. Elle s'inscrit dans la mise en œuvre des objectifs du PDUIF, tant par sa localisation à proximité de transports en commun structurants (ligne 14 du métro, TCSP SENIA-Orly) que par ses aménagements valorisant les modes actifs.

f. La compatibilité du projet avec le PPRI (Plan de Prévention du Risque d'Inondation)

Le PPRI de la Marne et de la Seine défini sur la commune d'Orly, n'intègre pas le site d'étude.

Le risque de remontée de nappe est très faible sur le secteur d'étude. On note une sensibilité élevée à proximité ouest du site, au niveau du cimetière d'Orly.

g. La compatibilité du projet avec le PCDE (Plan Climat Énergie Départemental)

Le Plan Climat Énergie du Val-de-Marne, voté en janvier 2014 par l'assemblée départementale, est construit autour de 5 enjeux :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- La lutte contre la précarité énergétique ;
- La sobriété énergétique ;
- Le développement des énergies renouvelables accessibles à tous ;
- L'adaptation du Val-de-Marne au dérèglement climatique.

Du fait de sa proximité avec transports en commun, de son maillage viaire favorisant les modes actifs, et de ses ambitions énergétique, tant sur le plan de l'approvisionnement (valorisation des ENR&R) que sur celui de réduction de la consommation (bâtiments RT2012-20% ou label E2C2), le projet de ZAC s'inscrit dans les enjeux de réduction des émissions de gaz à effets de serre et de sobriété énergétique. Le projet urbain de la ZAC Chemin des Carrières est donc compatible avec le PCDE du Val-de-Marne.

h. La compatibilité du projet avec le Programme local d'habitat (PLH)

Approuvé en 2013, et défini pour les 6 ans à venir, il visait la construction de 250 logements par an à Orly.
Il tendait à favoriser la mixité sociale, à répondre aux besoins des publics spécifiques et à poursuivre le renouvellement urbain.

Actuellement, l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre élabore actuellement un PMHH, qui viendra préciser de nouveaux objectifs pour ce territoire.

i. La compatibilité du projet avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport d'Orly

Le site de l'opération Chemin des Carrières est totalement inclus dans la « zone C limite du PEB 1975 » ,identifiée comme un périmètre particulier du nouveau PEB de l'aéroport d'Orly. Le règlement (article L. 147-5 article 5 du code de l'urbanisme) indique : « *à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou de villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent également être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.* ».

Une demande de création de Secteur de Renouvellement Urbain (SRU) devra donc être portée par la collectivité compétente (EPT Grand-Orly Seine Bièvre) pour permettre la mise en œuvre du projet urbain de la ZAC Chemin des Carrières.

j. La compatibilité du projet avec le Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers (PREDEC)

Le plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC) a été approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France le 18 juin 2015, puis annulé le 9 mars 2017 par le tribunal administratif de Paris, l'annulation de certaines dispositions étant cependant suspendues au 1er janvier 2020. A cette date, la région devra avoir adopté un nouveau plan global de prévention et de gestion des déchets, incluant les déchets de chantiers.

Dans le cadre du projet de la ZAC Chemin des Carrières, un Cahier de Prescriptions de Chantier Environnemental (CPCE) sera élaboré. Il définira des prescriptions en faveur de l'Environnement pour un chantier à faible nuisance. Ces prescriptions s'appliqueront à l'ensemble de l'opération d'aménagement, et viseront notamment à encadrer la gestion des déchets de chantier : limitation des volumes, tri sélectif et choix des filières d'évacuation ou de valorisation, recherche d'alternatives à la route pour l'acheminement et l'évacuation des matériaux. Le CPCE est élaboré en compatibilité avec le PREDEC.

k. La compatibilité du projet avec le SCOT

A ce jour, la commune d'Orly n'est actuellement pas couverte par un SCoT.

4. Les servitudes d'utilité publique

Le site d'étude est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique :

a. Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement (aérodromes civils et militaires)

Le PSA délimite les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est règlementée. L'enveloppe globale des surfaces de dégagement est appelée aire de dégagement.

La finalité du PSA est la préservation de la sécurité de la circulation aérienne aux abords de l'aéroport.
Il définit autour de ceux-ci un volume d'espaces qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs d'évoluer avec la sécurité voulue.

Le site est soumis à une servitude aéronautique de dégagement liée à l'aéroport d'Orly. Dans ce secteur les constructions ne doivent pas dépasser les côtes sommitales de 101 et 106 m NGF (nivellement général de la France). Le terrain étant en pente, globalement les constructions ne doivent pas dépasser 19 à 26,5 m suivant l'altimétrie du sol.

b. Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles, des centres d'émission et de réception

Le site est soumis à une servitude liée aux transmissions radioélectrique de l'aéroport d'Orly (secteur de dégagement). Dans ce faisceau de passage, les constructions ne doivent pas dépasser les côtes de 115 à 118,5 m NGF. Cette servitude radioélectrique est moins pénalisante pour le site d'étude que celles du Plan des Servitudes Aéronautiques. Les servitudes d'utilité publique présentes au droit du site ont été prises en compte dans le cadre du projet d'aménagement.

VIII. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

1. Le périmètre de la DUP

Le périmètre relatif à la présente demande de Déclaration d'Utilité Publique correspond au périmètre de la ZAC «Chemin des Carrières» à l'exception d'une parcelle (la parcelle cadastrée K n°24 était partiellement concernée par le périmètre de la ZAC mais elle est exclue du périmètre de la DUP). Le point III.1.c « Le périmètre de l'enquête préalable à DUP » détaille ce point particulier.

Périmètre de la DUP

Le périmètre de la DUP envisagée sur la ZAC «Chemin des Carrières» concerne 50 parcelles (dont 8 d'entre elles ne sont concernées que par une emprise partielle).

Les textes qui régissent l'enquête publique, cités au début de la présente notice, expliquent et décrivent cette procédure de DUP.

2. Dispositions particulières liées à la procédure d'expropriation

a. Propositions de relogements

Les occupants, à la condition d'être régulièrement titrés et de bonne foi, peuvent s'ils en font la demande, se voir proposer des offres de relogements correspondantes à leur situation familiale et à leurs ressources, dans la même commune ou dans une commune limitrophe.

Dans le cadre de cette procédure, il sera fait au moins deux offres de relogement à tous les occupants (titrés et de bonne foi) de locaux à usage d'habitation, professionnel ou mixte (article L.314-2 du code de l'urbanisme).

b. Possibilités de cessions ou de concession temporaire

Certaines parcelles acquises dans le cadre de l'aménagement de la ZAC seront ultérieurement rétrocédées à la commune.

Par ailleurs, aux termes de l'article L. 411-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les immeubles expropriés en vue de la réalisation d'opérations dans cette ZAC, conformément aux dispositions de l'article L. 311-1 du code de l'urbanisme, pourront être cédés de gré à gré ou concédés temporairement à des personnes de droit privé ou de droit public et sous conditions que ces personnes les utilisent aux fins prescrites par le cahier des charges annexé à l'acte de cession ou de concession temporaire.

3. L'utilité publique du projet

Le projet de la ZAC «Chemin des Carrières» présente incontestablement une utilité publique. Il poursuit en effet plusieurs objectifs d'intérêt général :

a. Accompagner la mutation de ce quartier vers une échelle métropolitaine

Le quartier Chemin des Carrières reste inscrit dans une dimension singulièrement locale, où les réflexions sur les échelles et les usages restent prédominants.

Néanmoins, il s'agit d'ouvrir ce secteur, aujourd'hui contraint par un système d'impasses et de grands axes peu praticables, afin de mettre en lien le futur pôle-gare de Pont-de-Rungis d'importance métropolitaine avec le centre-ville d'Orly, et de retrouver une logique de liaisons urbaines dépassant l'échelle du quartier.

b. Développer une nouvelle offre de logements

La mutation de ce secteur s'inscrit dans l'objectif francilien de production de logements, notamment à proximité des transports en commun structurants.

Par ailleurs, cette opération permettra de participer au rééquilibrage en cours sur le territoire orlysien, dans la répartition des logements et des activités.

Enfin, cette nouvelle offre de logements viendra proposer des logements collectifs de qualité par une réflexion sur la taille moyenne des logements ou encore leurs accès à des espaces collectifs attrayants (potagers, vergers, etc.).

c. Aménager un quartier s'insérant harmonieusement dans le tissu urbain existant

Cette approche articule deux niveaux de réflexion. Il s'agit tout d'abord de repenser la cohabitation entre activités et habitat, aujourd'hui sources de nuisances et contraintes respectives. A cette fin, le périmètre de l'opération sera inséré finement dans le tissu urbain constitué, en lieu et place des activités les plus nuisantes, en veillant à préserver celles compatibles avec des usages résidentiels, ainsi que l'habitat pavillonnaire existant, tout en permettant la création de continuités.

Par ailleurs, une attention sera portée à l'harmonie entre les aménagements nouveaux et les éléments préexistants par une réflexion sur les vues, les volumes, les aménagements paysagers, etc.

d. Améliorer et diversifier les espaces publics

Le quartier de Chemin des Carrières connait aujourd'hui une offre relativement pauvre en termes d'espaces publics. Il s'agit principalement de voies de quartier dégradées, fortement minérales, et sur lesquelles la circulation des piétons reste peu aisée.

L'un des objectifs de cette opération est de venir offrir aux habitants, actuels comme futurs, des espaces publics apaisés, aux intentions paysagères fortes, et permettant des usages variés.

e. Hiérarchiser le maillage viaire

Le quartier de Chemin des Carrières est aujourd'hui enserré par de grands axes : la rue du Bas-Marin, l'avenue de la Victoire, la rue du Maillard, dont certains sont hors d'échelle, dédiés au trafic de poids-lourds et impraticables en termes de circulations douces.

En parallèle, des voies locales également dégradées – Chemin des Carrières, la rue du Docteur Lecène – voient leur usage perturbé par un phénomène de circulation contournant les grands axes, voire de passage de poids-lourds. L'aménagement de ce secteur vise donc à redonner une fonction claire à ces voies en les hiérarchisant, en complétant le maillage existant, et en permettant la circulation de tous les modes.

f. Aménager des continuités paysagères et écologiques

Lors de son urbanisation au cours du XXe siècle, le secteur de Chemin des Carrières a vu son environnement être fortement anthropisé, jusqu'à une imperméabilisation presque totale des sols. Aujourd'hui, seules les parcelles pavillonnaires restent porteuses d'une trame verte, quoique mesurée.

L'aménagement de la ZAC Chemin des Carrières s'inscrit de ce fait dans une logique de désimperméabilisation des sols, de préservation de la pleine terre, et de valorisation d'une trame verte et bleue, dans la continuité des démarches de ville durable portée par la Ville d'Orly et l'EPA ORSA.

4. Etat des propriétés en vue de l'enquête parcellaire

a. Identification de 4 grandes catégories de terrains

Comme détaillé sur le plan ci-dessous, on peut répartir les parcelles en 4 grandes catégories :

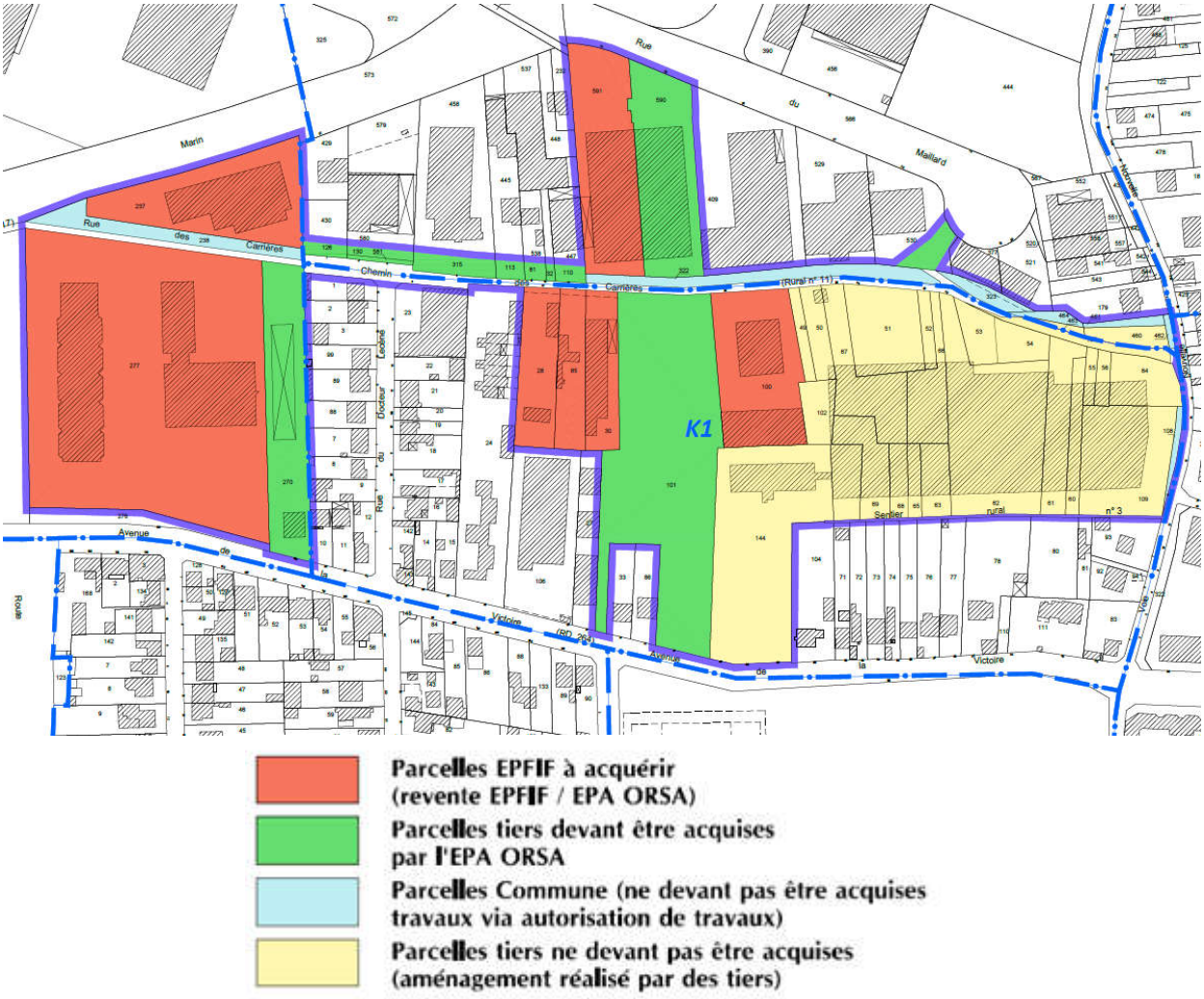
- Les parcelles EPFIF devant être acquises par l'EPA ORSA (dans le cadre d'une revente EPFIF / EPA ORSA) : elles sont au nombre de 7 et sont représentées en orange sur le plan.

- Les parcelles appartenant à des tiers devant être acquises par l'EPA ORSA : elles sont au nombre de 12 (dont 8 en emprise partielle, destinées à élargir le chemin des Carrières ou à créer une nouvelle voie) et sont représentées en vert sur le plan. Les 8 parcelles en emprise partielle seront rétrocédées à la commune d'Orly à l'issue du projet. Ces 12 parcelles seront concernées par l'enquête parcellaire. Notons que de nouvelles acquisitions amiables pourraient être réalisées entre le dépôt du présent dossier à la Préfecture et la fin de l'enquête publique.

- Les parcelles appartenant à la commune ne devant pas être acquises par l'EPA ORSA : elles sont au nombre de 7 et sont représentées en bleu clair sur le plan. Elles n'ont pas vocation à être acquises car elles constituent du domaine public sur lequel l'EPA ORSA interviendra

dans le cadre d'une autorisation de travaux. Elles resteront, à l'issue du projet, propriété de la commune et constitueront une partie de son domaine public.

- Les parcelles appartenant à des tiers et ne devant pas être acquises par l'EPA ORSA : elles sont au nombre de 24 et sont représentées en jaune clair sur le plan. La ZAC Chemin des Carrières sera à maîtrise foncière partielle. Ces terrains ne seront pas acquis par l'aménageur de la ZAC ; les propriétaires privés y réaliseront des constructions dans des conditions précisées par une convention de participation de constructeurs autonomes (tel que prévu à l'article L.311-4 du code de l'urbanisme) et une convention d'association (article L. 311-5 alinéa 2 du code de l'urbanisme).



Catégorisation des parcelles concernées par la DUP

** Notons que le domaine public non cadastré,*
inclus au périmètre de la ZAC apparaît ici en blanc.

b. Une maîtrise foncière à finaliser

Comme indiqué dans le préambule de la présente notice, conformément aux dispositions de l'article L. 321-14 du code de l'urbanisme, l'EPA ORSA est compétent pour réaliser ou faire réaliser les opérations d'aménagement prévues par ce même code. Il a en conséquence décidé de prendre l'initiative de la création de la ZAC Chemin des Carrières.

Faute d'avoir pu acquérir l'ensemble des parcelles nécessaires à la présente opération d'aménagement, l'EPA ORSA demande le bénéfice de l'expropriation.

Notons que l'EPFIF, dans le cadre de sa convention d'intervention foncière, pourrait, à tout moment, acquérir à l'amiable les parcelles appartenant à des tiers et devant être acquises pour le projet.

Sur le périmètre de la ZAC, les 38 606 m² de parcelles devant à terme être acquis par l'EPA ORSA sont aujourd'hui détenus par :

- L'EPFIF : 25 578 m², répartis sur 7 parcelles (acquisitions déjà réalisées dans le cadre de la CIF). Notons que d'autres acquisitions pourraient être conclues à l'amiable au au T1 2020.

  Conformément à la CIF de 2009 et à ses avenants, l'EPFIF a procédé à des acquisitions amiables (parcelles cadastrées section A n°237 ; section A n°277 ; section K n°85 ; section K n°100) au sein du périmètre du SENIA, suite à des négociations engagées aves les propriétaires.

  Conformément au décret n°2011-1131 du 21 septembre 2011 en date du 21 septembre 2011 (publié au JO le 22 septembre 2011) créant la zone d'aménagement différé dans le secteur dit du « SENIA » et à son arrêté de renouvellement n°2015/2761, le 11 septembre 2015, l'EPA ORSA est titulaire du droit de préemption. l'EPA ORSA a eu l'occasion de l'exercer sur 3 parcelles situées dans le périmètre de la ZAC «Chemin des Carrières» (parcelles cadastrées section L n°591 ; section K n°30, section K n°28). Notons que les parcelles préemptées par l'EPA ORSA ont par la suite été revendues à l'EPFIF, celui-ci ayant la charge du portage foncier sur la ZAD du SENIA.

- des tiers (personnes privées, il s'agit de la 2ème catégorie présentée ci-dessus représentées en vert sur le plan) : 13 028 m², dont :
  - 727 m² destinés à l'élargissement du Chemin des Carrières ;
  - 187 m² destinés à la création d'une voie entre la rue Maillard et le Chemin des Carrières.
  - 12 114 m² correspondant aux 3 autres parcelles à acquérir pour la réalisation de la programmation (SDP)

Au terme du projet, les emprises sur lesquelles de la voirie ouverte au public aura été réalisée seront rétrocédées à la commune d'Orly pour être incluses à son domaine public.

Notons que les parcelles cadastrées actuellement propriété de la Commune d'Orly étant incluses au périmètre de la DUP sont au nombre de 7. Elles n'ont pas vocation à être acquises car elles constituent à ce jour du domaine public sur lequel l'EPA ORSA interviendra dans le cadre d'une autorisation de travaux (tout comme l'emprise du domaine public non cadastré inclus au périmètre de la DUP). Elles resteront, à l'issue du projet, propriété de la commune et constitueront une partie de son domaine public.

c. Le choix d'une ZAC à maîtrise foncière partielle

Pour mémoire, le choix a été fait que la ZAC Chemin des Carrières soit à maîtrise foncière partielle. Ainsi, il est prévu que deux unités foncières incluses dans le périmètre de ZAC (représentant un total de 24 parcelles) mutent par l'action de propriétaires privés encadrés par des conventions de constructeurs autonomes (définies aux articles L. 311-4 et L. 311-5 du code de l'urbanisme) avec l'EPA ORSA.

Il s'agit des parcelles situées au 64 avenue de la Victoire et au 38 chemin des Carrières, sur lesquelles sont prévus 4 lots représentant environ 175 logements.

5. Le recours à la DUP valant mise en compatibilité des dispositions règlementaires du lotissement

L'EPA ORSA a recours à une Déclaration d'Utilité Publique et à une procédure d'expropriation pour procéder aux dernières acquisitions nécessaires à la réalisation du projet.

Compte tenu de la complexité de la situation juridique du lotissement du SENIA, des recherches approfondies sont actuellement menées afin de connaître la portée juridique des dispositions règlementaires du lotissement.

Pour sécuriser la mise en œuvre de l'opération d'aménagement, le dossier déposé en préfecture prévoit la mise en compatibilité des dispositions règlementaires du lotissement du SENIA, pour les parcelles de la ZAC incluse dans le périmètre du lotissement.

Cette procédure permettra, si cela s'avère nécessaire, de lever les obstacles juridiques pour permettre la maîtrise foncière et l'aménagement des terrains nécessaires à la mise en œuvre du projet de de la ZAC dans des conditions adéquates.

Pour mémoire, *« L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.*

Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. » (Article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

6. Le nécessaire recours à l'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire et l'enquête préalable de la DUP pouvant faire l'objet d'une enquête publique conjointe, le présent dossier porte sur une enquête publique unique regroupant l'enquête préalable à la DUP et l'enquête parcellaire.

Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier, d'adresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires concernés, l'enquête parcellaire peut être organisée simultanément à l'enquête préalable à la DUP, ce qui est le cas en l'espèce.

L'enquête parcellaire a pour but de définir avec précision les immeubles à acquérir par l'autorité expropriante. Elle s'adresse donc plus spécialement aux propriétaires et doit leur permettre de signaler les erreurs ou omissions que pourraient comporter le plan et l'état parcellaire (limites de propriétés, indications cadastrales, désignation des propriétaires ou locataires, évaluation des surfaces, etc.). Les propriétaires peuvent ainsi s'assurer de l'exactitude des informations qui sont à la disposition de l'administration.

Au sein de la ZAC, 12 parcelles représentant un total d'environ 13 028 m² ², sont concernées par l'enquête parcellaire.

Il est important de préciser que le lancement de la procédure d'expropriation ne remettra pas en cause la possibilité pour l'EPA ORSA ou pour l'EPFIF de poursuivre la recherche d'accords amiables avec les propriétaires des parcelles concernées.

7. Un bilan coûts / avantages positif

L'analyse de l'état initial réalisée lors de l'étude d'impact a permis d'identifier pour les différentes thématiques les principaux enjeux au regard du projet urbain.

L'étude d'impact a permis d'évaluer 51 impacts positifs et négatifs, directs, indirects, temporaires ou permanents du projet (voir pages 38 à 47 de l'Etude d'Impact en annexe) :

- 8 impacts jugés très positifs :
    - Création d'une nouvelle offre de logements
    - Création et amélioration de liaisons douces
    - Réduction du risque de pollution des eaux souterraines et superficielles
    - Réduction des quantités d'eaux pluviales ruisselées
    - Impact paysager du projet urbain
    - Création d'espaces verts paysagers et d'une trame verte sur le territoire
    - Création de commerces et d'activités autres que commerciales
    - Participation du chantier à l'activité économique

- 10 impacts résiduels nuls :
    - Absence d'impact du projet en phase travaux sur la géologie et la pédologie
    - Maîtriser le risque de pollution des eaux souterraines
    - Limiter les impacts des travaux vis-à-vis des riverains
    - Absence d'impact du chantier vis-à-vis des équipements publics
    - Absence d'impact du chantier sur le patrimoine historique et archéologique
    - Maîtriser l'impact du projet urbain sur la topographie du site
    - Absence d'impact du projet urbain sur la géologie et la pédologie
    - Maîtriser l'impact du projet urbain sur les équipements publics locaux
    - Absence d'impact sur le patrimoine historique et archéologique
    - Adaptation du projet à la présence d'éventuelles terres polluées

- 8 impacts résiduels très faibles :
    - Limiter les émissions dans l'atmosphère en optimisant les déplacements des véhicules de chantier
    - Optimiser la gestion des matériaux par la limitation des déblais, le tri de la terre végétale, la réutilisation au maximum des matériaux
    - Limiter les émissions dans l'atmosphère du chantier
    - Adaptation du projet au risque de retrait et gonflement des argiles et d'inondation par remontée de nappe
    - Limiter la pollution de l'air liée à la circulation routière
    - Limiter la pollution de l'air liée au trafic aérien
    - Collecter et trier les déchets produits par le quartier
    - Respect des servitudes quant à la hauteur des bâtiments

- 19 impacts résiduels faibles :
    - Restitution des emprises travaux
    - Occupation temporaire du domaine public
    - Information des riverains
    - Sécurité des riverains et du personnel de chantier

- Maîtriser la survenue d'eau dans les terrains superficiels en phase travaux
- Limiter l'impact paysager des travaux
- Limiter les émissions dans l'atmosphère dues au chantier
- Maîtriser le risque de pollutions des eaux
- Adaptation du chantier au plan de réseaux existants
- Adaptation des travaux en fonction de l'étude géotechnique G1
- Adaptation des travaux en fonction des études environnementales
- Gérer les déchets en recherchant leur valorisation sur site
- Adapter les aménagements au changement climatique
- Réduire le risque de pollution des eaux souterraines et superficielles
- Maîtriser la survenue d'eau dans les terrains superficiels en phase d'exploitation
- Réduire les quantités ruisselées d'eaux pluviales
- Dimensionner les réseaux en fonction des besoins et capacités
- Dimensionner les places de stationnement en fonctions des besoins
- Mise en place des dispositifs de protection identifiés dans l'étude acoustique

- 6 impacts résiduels moyens :
  - Organiser la circulation des engins de chantier sur les voies routières
  - Assurer la continuité des déplacements existants
  - Organisation des travaux en fonction des normes en vigueur en matière de bruit
  - Limiter les nuisances dues aux démolitions des bâtiments
  - Adaptation des carrefours à feux
  - Maîtrise des déplacements à l'échelle du SENIA

Aucun impact n'est donc jugé de niveau fort et seuls 6 impacts, dont 4 en phase provisoire, sont jugés moyens.

Le bilan coût / avantages du projet peut donc être considéré comme positif.

Au vu de l'ensemble des éléments développés, l'EPA ORSA sollicite l'organisation d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. A l'issue de cette enquête, il conviendra de déclarer l'utilité publique du projet.

L'enquête parcellaire relative à cette opération sera ouverte en même temps que l'enquête préalable à la déclaration publique.

8. La composition du dossier d'enquête

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces suivantes :

I. Dossier d'enquête publique préalable à la DUP

1 /Au titre du code d'expropriation pour la DUP (R112-4 du Code de l'expropriation)

Pièce 1-1 Note de cadrage

Pièce 1-2 Notice explicative

Pièce 1-3 Plan de situation

Pièce 1-4 Plan périmetral de la DUP

Pièce 1-5 Plan général des travaux

Pièce 1-6 Caractéristiques principales des ouvrages principaux

Pièce 1-7 Appréciation sommaire des dépenses

2/ Au titre du code de l'environnement pour les opérations susceptible d'affecter l'environnement (R 123-8 du code de l'environnement)

Pièce 2-1 Etude d'impact et son résumé non technique

Pièce 2-2 Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Pièce 2-3 Bilan de la concertation de la création de la ZAC

Annexes du dossier de DUP :

- 1. Décret n°2007-783 du 10 mai 2007 délimitant des opérations d'intérêt national et modifiant le code de l'urbanisme
- 2. Décret n°2007-785 du 10 mai 2007 portant création de l'EPA ORSA
- 3. Décret no 2017-1508 du 27 octobre 2017 relatif au transfert à l'établissement public Grand Paris Aménagement de droits et obligations de l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine amont
- 4. Arrêté Préfectoral n°2009/2268 du 17 juin 2009 créant un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé (ZAD) sur le secteur du SENIA
- 5. Décret n°2011-1131 du 21 septembre 2011 (publié au JO le 22 septembre 2011) créant la zone d'aménagement différé dans le secteur dit « SENIA » sur les communes d'Orly et de Thiais et désignant l'EPA ORSA comme titulaire du droit de préemption dans le périmètre de la ZAD
- 6. Arrêté préfectoral n°2015/2761 du 11 septembre 2015 renouvelant la ZAD du SENIA pour une durée de 6 ans (soit jusqu'au 10 septembre 2021) et confirmant que l'EPA ORSA est titulaire du droit de préemption institué sur ce périmètre
- 7. CIF conclue le 23 novembre 2009 conclue entre l'EPFIF, la Commune d'Orly, la Commune de Thiais et l'EPA ORSA
- 8. Avenant à la CIF n°1 en date du 2 mai 2012

- 9. Avenant à la CIF n°2 en date du 4 juillet 2013
- 10. Avenant à la CIF n°3 en date du 21 novembre 2014
- 11. Avenant à la CIF n°4 en date du 29 décembre 2017
- 12. Délibération du Conseil d'Administration de l'EPA ORSA en date du 20 mars 2019 portant approbation de la délégation du Droit de préemption à l'EPFIF dans la ZAD du Sénia sur les communes d'Orly et Thiais
- 13. Délibération du Conseil d'Administration n° 2012-34 du 19 octobre 2012, par laquelle l'EPA ORSA décidait de prendre l'initiative de la ZAC Chemin des Carrières
- 14. Délibération n° D-URB-2012/0090 du 22 novembre 2012 du conseil municipal de la Ville d'Orly approuvait la prise d'initiative de l'EPA ORSA ainsi que les objectifs poursuivis par l'opération et les modalités de la concertation préalable à la création de la ZAC
- 15. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 11 avril 2013 prescrivant la révision du PLU
- 16. Délibération n° 2014-26 du 19 décembre 2014, le conseil d'administration de l'EPA ORSA approuvait les principes directeurs en vue du développement urbain de la croisée centrale du pôle d'Orly.
- 17. Délibération le conseil d'administration de l'EPA ORSA n° 2015-33 du 3 juillet 2015, approuvant le projet de développement urbain de Chemin des Carrières.
- 18. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 19 novembre 2015 sur les orientations du PADD
- 19. Délibération de l'EPT du 26 janvier 2016 sur la poursuite des procédures relatives aux PLU engagées par les communes membres
- 20. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 18 février 2016 sur la demande de transfert de l'achèvement de la révision générale du PLU d'Orly à l'EPT
- 21. Décret n°2017-1508 du 27 octobre 2017 relatif au transfert à l'établissement public Grand Paris Aménagement des droits et obligations de l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine amont).
- 22. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 16 octobre 2018 sur l'actualisation des orientations du PADD
- 23. Délibération de l'EPT du 13 novembre 2018 sur les orientations du PADD
- 24. Délibération du CA de l'EPA ORSA du 20 mars 2019 approbation du dossier de création de la ZAC Chemin des Carrières à Orly
- 25. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 18 avril 2019 portant avis du bilan de la concertation du PLU
- 26. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 18 avril 2019 portant avis sur la révision du PLU
- 27. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 18 avril 2019 portant sur le bilan de la concertation et donnant un avis favorable préalable au dossier de création de la ZAC «Chemin des Carrières»
- 28. Délibération de l'EPT du 28 mai 2019 sur le bilan de la concertation du PLU d'Orly
- 29. Délibération EPT du 28 mai 2019 sur l'arrêt de la révision générale du PLU d'Orly
- 30. Délibération de l'EPT en date du 28 mai 2019 portant un avis favorable préalable au dossier de création de la ZAC «Chemin des Carrières»
- 31. Délibération du CA de l'EPA ORSA du 1er juillet 2019 approuvant la demande de délimitation d'un secteur de renouvellement urbain pour la ZAC «Chemin des Carrières» à Orly

- 32. Le 20 juin 2019, le conseil municipal de la ville d'Orly a approuvé la délimitation d'un secteur de renouvellement urbain en zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly sur le site de la ZAC «Chemin des Carrières»
- 33. Le 29 juin 2019, le conseil territorial de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre a approuvé la délimitation d'un secteur de renouvellement urbain en zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly sur le site de la ZAC «Chemin des Carrières»
- 34. Arrêté n°2018-682 du 26 décembre 2018 portant prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive
- 35. Arrêté préfectoral n°2019/3990 en date du 15 novembre 2019, créant la ZAC «Chemin des Carrières»
- 36. Délibération du CA de l'EPA ORSA du 20 mars 2019 autorisant le directeur Général à déposer de dossier d'enquête préalable à la DUP et le dossier d'enquête parcellaire
- 37. Délibération du CM de la Ville d'Orly du 30 janvier 2020 donnant un avis favorable pour l'approbation du nouveau PLU
- 38. Délibération de l'EPT du 25 février 2020 approuvant le nouveau PLU
- 39. Délibération du CA de l'EPA ORSA du 3 mars 2020 autorisant le directeur Général à déposer de dossier d'enquête préalable à la DUP emportant la mise en compatibilité des dispositions règlementaires du lotissement et le dossier d'enquête parcellaire
- 40. Avis initial de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement du 30 janvier 2019
- 41. Mémoire en réponse du 7 mars 2019 faisant suite à l'avis initial de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

II. Dossier d'enquête parcellaire (R131-3 du Code de l'Expropriation)

Au titre du code de l'expropriation pour l'enquête parcellaire

Pièce 1 Notice explicative

Pièce 2 Plan parcellaire

Pièce 3 Etat parcellaire

III. Dossier de mise en compatibilité des dispositions règlementaires du lotissement (L 442-13 du Code de l'Urbanisme)

Pièce 1 Notice explicative

Pièce 2 Plan des parcelles concernées par le lotissement du SENIA

Annexes :

- 1. Plan du lotissement
- 2. Cahier des charges fixant les règles générales d'aménagement et d'occupation pour le lotissement réalisé dans le secteur des entrepôts et industries alimentaires (SENIA) par la Société d'Economie Mixte d'Aménagement et de gestion des annexes du marché d'intérêt national de Rungis (SAGAMIRIS).
- 3. Décret n° 62-795 du 13 juillet 1962 relatif à la création dans la région parisienne d'un marché d'intérêt national pour le transfert des halles centrales sur ce marché des transactions portant sur les produits qui y seront vendus

- 4. Décret n° 64-574 du 18 juin 1964 modifiant le décret n°58-1466 du 31 décembre 1958 relatif aux lotissements
- 5. Décret n° 65-325 du 27 avril 1965 modifiant et complétant le décret 62-795 du 13 juillet 1962 relatif à la création dans la région parisienne d'un marché d'intérêt national et portant règlement d'administration publique pour le transfert des Halles centrales sur ce marché des transactions portant sur les produits qui y seront vendus.
- 6. Décret n° 79-217 du 16 mars 1979 mettant fin à la mission de la société d'économie mixte d'aménagement et de gestion des annexes du marche d'intérêt national de Rungis (SAGAMARIS)
- 7. Décret n° 95-389 du 7 avril 1995 relatif à la fusion par absorption de la Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion des annexes du Marché d'intérêt national de Rungis (SAGAMIRIS) par la Société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du Marché d'intérêt national de la région parisienne (SEMMARIS) et approuvant la modification des statuts de la SEMMARIS