GRAND ORLY SEINE BIÈVRE

Ville d'Orly

ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT ORLY RUNGIS SEINE AMONT

Projet de délimitation d'un secteur de renouvellement urbain pour la ZAC Chemin des Carrières

Juillet 2019

1. PRÉAMBULE 4

2. CONTEXTE 7

2.1. Une opération inscrite dans le périmètre de l'OIN Orly-Rungis – Seine Amont 7

2.2. Le contexte communal orlysien : une dynamique de renouvellement urbain enclenchée 9

2.3. Le secteur de Carrières : un quartier d'interfaces 13

3. L'OPÉRATION DE CHEMIN DES CARRIÈRES 20

3.1. La ZAC Chemin des Carrières 20

3.2. Une ZAC aux multiples objectifs 21

3.3. Le projet urbain de Chemin des Carrières 23

3.4. Compatibilité du projet au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur en matière de logements 29

3.5. Compatibilité du projet avec son environnement urbain 36

4. LA MISE EN OEUVRE OPÉRATIONNELLE DE LA ZAC CHEMIN DES CARRIÈRES 45

4.1. Périmètre de la ZAC 45

4.2. La maîtrise foncière 46

4.3. Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone 47

4.4. Le phasage 47

5. PRÉSENTATION DU PROJET DE DÉLIMITATION D'UN SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN (SRU) 50

5.1. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) 50

5.2. Procédure d'institution du secteur de renouvellement urbain pour Chemin des Carrières 53

5.3. Projet de Secteur de Renouvellement Urbain 56

5.4. Evolution du nombre de logements dans la ZAC Chemin des Carrières 56

6. CONCLUSION 58

1. PRÉAMBULE

La présente notice porte sur la demande du Conseil Territorial de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, appuyée par le Conseil Municipal de la Ville d'Orly et le Conseil d'Administration de l'Etablissement Public d'Aménagement Orly-Rungis – Seine Amont, de définition d'un Périmètre de renouvellement urbain sur le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières, au sens l'alinéa 5 de l'article L.112-10 du Code de l'Urbanisme, lequel prévoit la disposition suivante :

> « *Dans les zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.* »

Une partie du territoire de la Ville d'Orly, dont le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières, est incluse dans l'ex-zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter préfectoral n°2012/4046, et est donc soumise aux prescriptions réglementaires limitant les possibilités de construction de nouveaux logements.

L'objet de l'opération Chemin des Carrières est la mutation urbaine d'un secteur au tissu urbain hétérogène marqué par une dégradation des espaces publics, au moyen de l'aménagement d'un quartier résidentiel d'environ 770 logements.

Afin de mettre en œuvre cette opération, le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA a approuvé la création de la ZAC Chemin des Carrières le 20 mars 2019. Conformément à l'article R. 311-3 du code de l'urbanisme, le dossier de création de la ZAC a été transmis à l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre qui a émis un avis favorable (délibération n° 2019-05-28_1416 du 28 mai 2019), et à M. le Préfet du Val-de-Marne en vue de la création de la ZAC Chemin des Carrières.

En vue de la mise en œuvre de ce projet urbain, l'Etablissement Public Territorial sollicite M. le Préfet du Val-de-Marne pour la délimitation d'un secteur de renouvellement urbain.

La délimitation de secteurs de renouvellement urbain sur le territoire communal orlysien

Le présent dossier porte sur la demande de création d'un secteur de renouvellement urbain correspondant au périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Chemin des Carrières. Ce projet d'aménagement s'inscrit dans le nouveau projet de ville d'Orly, acté dans son Plan Local d'Urbanisme révisé, arrêté par délibération du conseil municipal d'Orly le 18 avril 2019 et par délibération du conseil territorial de l'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre le 28 mai 2019.

Ce projet de ville, traduit dans le futur Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), se caractérise par les ambitions de refaire la ville sur elle-même, par des opérations de requalification du Vieil Orly, par le renouvellement urbain des quartiers Est (ancien grand ensemble), mais aussi en faisant muter des secteurs d'activités de faible qualité vers de nouveaux quartiers d'habitation (dans les secteurs du SÉNIA et du Pont de Rungis). Ce projet urbain s'appuie sur plusieurs polarités à affirmer ou à créer, et par de nouveaux espaces verts offerts aux Orlysiens.

La commune d'Orly est cependant concernée pour une part importante de son territoire par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport Paris-Orly. Elle a intégré dans son PLU en cours de révision cette servitude, qui permet néanmoins de planifier les évolutions de certains de ses quartiers.

Le présent dossier pour la ZAC Chemin des Carrières s'intègre ainsi dans une démarche d'ensemble de la Ville visant à permettre à des secteurs de muter afin de répondre aux enjeux et aux besoins en termes de logements, de mixités sociale et fonctionnelle, de transports et d'amélioration du cadre de vie tout en prenant en compte les problématiques environnementales et en développant ou restaurant des espaces végétalisés. Le présent dossier est ainsi constitutif d'une première demande de création d'un secteur de renouvellement urbain concernant le territoire de la ville d'Orly, dans un secteur dévitalisé où activités économiques de faible valeur et logements se côtoient difficilement. La ZAC Chemin des Carrières permettra la création d'un nouveau quartier essentiellement à vocation d'habitat, autour d'espaces publics de qualité, et assurant la connexion entre les quartiers Est et le Vieil Orly au futur pôle multimodal du Pont de Rungis.

Un deuxième dossier rassemblant certains des autres projets actés dans le PLU, d'ampleur et de localisation variés, sera soumis à l'automne 2019 après passages dans les instances respectives. Ce deuxième dossier, qui concernera quatre sites pour une estimation d'un peu moins de 1 000 nouveaux logements et une population nouvelle pouvant être estimée à environ 2 350 habitants, présentera les objectifs propres à chacun de ces sites et rappellera la présente demande relative à la ZAC Chemin des Carrières.

La lecture de la présente notice doit ainsi être placée à la fois dans l'échelle locale immédiate telle que présentée dans les pages qui vont suivre, et dans un cadre plus général regroupant d'autres demandes de création de secteurs de renouvellement urbain sur la commune dont l'une d'elles se fera à une échéance rapide.

Maître d'ouvrage du dossier et responsable du projet

Personne publique responsable :

Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre
Représenté par son Président en exercice, Monsieur Michel Leprêtre
En son Pôle du développement urbain et des mobilités
Secteur de l'aménagement et de la planification
7-9 Avenue François Vincent Raspail
94110 Arcueil

Personne responsable du projet et de sa rédaction :

EPA ORSA
Représenté par son Président en exercice, Monsieur Pierre Garzon
2 avenue Jean Jaurès
94 600 Choisy-le-Roi

Textes régissant la présente procédure

Code de l'urbanisme : articles L.112-9 et L. 112-10 ;
Code de l'environnement : articles L. 123-3 à L. 123-19 et R. 123-2 à R. 123-27.

2. CONTEXTE

2.1. Une opération inscrite dans le périmètre de l'OIN Orly-Rungis – Seine Amont

L'OIN ORSA

Conscient des enjeux de développement du territoire qui allait s'appeler Orly-Rungis Seine Amont, l'Etat a décidé, afin de marquer sa volonté d'agir en partenaire des acteurs publics locaux pour accélérer les dynamiques de développement enclenchées par les différents processus de coopération intercommunale mis en œuvre, de créer une Opération d'intérêt National (OIN), qualifiée de grande opération d'urbanisme d'intérêt national, et de constituer un établissement public d'aménagement chargée de la mettre en œuvre.

L'Opération d'intérêt National (OIN) Orly-Rungis – Seine Amont (ORSA), dont le périmètre couvre l'intégralité de la commune d'Orly, a été créée par le décret n° 2007-783 du 10 mai 2007 délimitant des opérations d'intérêt national et modifiant le code de l'urbanisme. A l'intérieur de ce périmètre, cinq secteurs stratégiques, centrés sur des portions complexes du territoire, ont été définis, dont celui du pôle d'Orly-Rungis auquel appartient la ZAC Chemin des Carrières. L'opération représente ainsi la première phase opérationnelle de la mutation de ce territoire.

L'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine amont (EPA ORSA), qui assure la mise en œuvre de l'OIN Orly-Rungis Seine Amont, a été créé par le décret n° 2007-785 du 10 mai 2007. Il constitue une structure partenariale, dont le Conseil d'administration réunit onze communes (Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Vitry-sur-Seine), le Département du Val-de-Marne, la Métropole du Grand Paris, la Région Ile-de-France et l'Etat. Le décret n° 2017-1507 du 27 octobre 2017 est venu modifier le décret initial en instaurant une fédération entre l'Etablissement Public d'Aménagement d'Orly-Rungis Seine Amont et Grand Paris Aménagement. Cette fédération est entrée en vigueur le 1er novembre 2019.

Le projet stratégique directeur de l'OIN ORSA

Par un protocole signé en 2007, les partenaires de la grande opération d'urbanisme d'intérêt national en ont arrêté les objectifs : conforter le positionnement du territoire au sein de l'Ile-de-France, accroitre sa visibilité, impulser sa redynamisation économique et urbaine, lier son développement et la promotion sociale de ses habitants. Ils ont également affirmé leur volonté de promouvoir une ville durable et de faire de la qualité le fil conducteur de la grande opération d'urbanisme.

Ces objectifs et orientations ont constitué le socle du Projet Stratégique Directeur, approuvé par une délibération du conseil d'administration de l'EPA ORSA n° 2009-14 du 6 avril 2009, qui traduit les objectifs de développement à l'échelle de la grande opération d'urbanisme.

Le « Projet Stratégique Directeur » (PSD) pose des orientations pour un projet urbain d'ensemble qui vise à :

- Structurer l'espace et rendre le territoire lisible à l'échelle métropolitaine (qualité urbaine et qualité des espaces de vie) ;
- Renforcer l'économie en s'appuyant sur ses atouts ;
- Mieux loger la population actuelle et accueillir de nouveaux habitants ;
- Organiser le développement urbain autour d'une offre nouvelle de transports ;
- Encadrer les projets par une charte de développement durable ;
- Satisfaire les résidents, les entreprises et les actifs locaux ;
- Construire des projets de territoire à hauteur des enjeux de développement durable.

La charte de développement durable du territoire ORSA

La charte de développement durable du territoire Orly Rungis- Seine Amont, approuvée le 20 mai 2011 par le conseil d'administration de l'EPA ORSA, formalise la politique de développement durable que se donne la gouvernance de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis – Seine Amont (OIN ORSA).
Élaborée par l'établissement public d'aménagement Orly Rungis – Seine Amont en concertation avec les membres de sa gouvernance, la charte de développement durable du territoire ORSA constitue un document de référence, décliné en 3 engagements et 11 objectifs, non seulement pour chacun des projets d'aménagement, que ceux-ci soient portés par l'EPA ou d'autres aménageurs ou opérateurs, mais aussi, à l'échelle de territoire d'Orly Rungis-Seine Amont, pour la mise en œuvre de l'Opération d'intérêt national dans toutes ses dimensions.

Une ZAC élaborée dans le respect des orientations stratégiques d'aménagement durable de Grand Paris Aménagement (OSTRAAD)

Depuis le 1er novembre 2017, l'EPA ORSA est fédéré avec Grand Paris Aménagement. Cet établissement s'est fixé des objectifs en matière de développement durable via des Orientations Stratégiques d'Aménagement Durable (OSTRAAD.) Quatre principes de conduite d'une opération d'aménagement sont ainsi définis : le respect du territoire, l'économie des ressources, la maitrise d'usage, l'accompagnement. Ces orientations viennent compléter la charte de développement durable de l'EPA ORSA.

2.2. Le contexte communal orlysien : une dynamique de renouvellement urbain enclenchée

Présentation de la commune

Située dans le département du Val-de-Marne (94) en Ile-de-France à 14,5 km au Sud de Paris, la ville d'Orly est limitrophe des communes de Thiais et Choisy-le-Roi au nord, Paray-Vieille-Poste à l'ouest, Villeneuve-le-Roi au Sud, et est contrainte à l'ouest par l'emprise de l'aéroport, la zone d'activités SENIA Sud et limitée à l'Est par la Seine.

S'étendant longitudinalement sur 669 hectares (7 km²), la diversité de ses nombreux quartiers en fait une commune de banlieue atypique.

Bourg rural au XIIème siècle, la ville d'Orly a connu plusieurs périodes de développement. La plus importante en termes de nombre de logements construits et d'accueil de populations nouvelles fut dans les années 1950 et 1960 avec la construction du Grand Ensemble d'Orly-Choisy (4 200 logements sur Orly construits en 10 ans). Depuis quarante ans, de nombreux projets ambitieux et engagés avec la devise « créer la ville » ont permis de faire d'Orly une ville à l'identité marquée et aux multiples facettes.
Les bonnes dessertes routières, ferroviaires et aériennes dont bénéficient la commune furent autant de contraintes physiques que d'atouts au cours des dernières décennies. Ces multiples dessertes lui permettent aujourd'hui d'avoir un positionnement particulièrement privilégié tant à l'échelle du département que de l'Ile-de-France. Elles constituent à la fois des ruptures urbaines et des opportunités de croissance notamment en termes de déplacement.

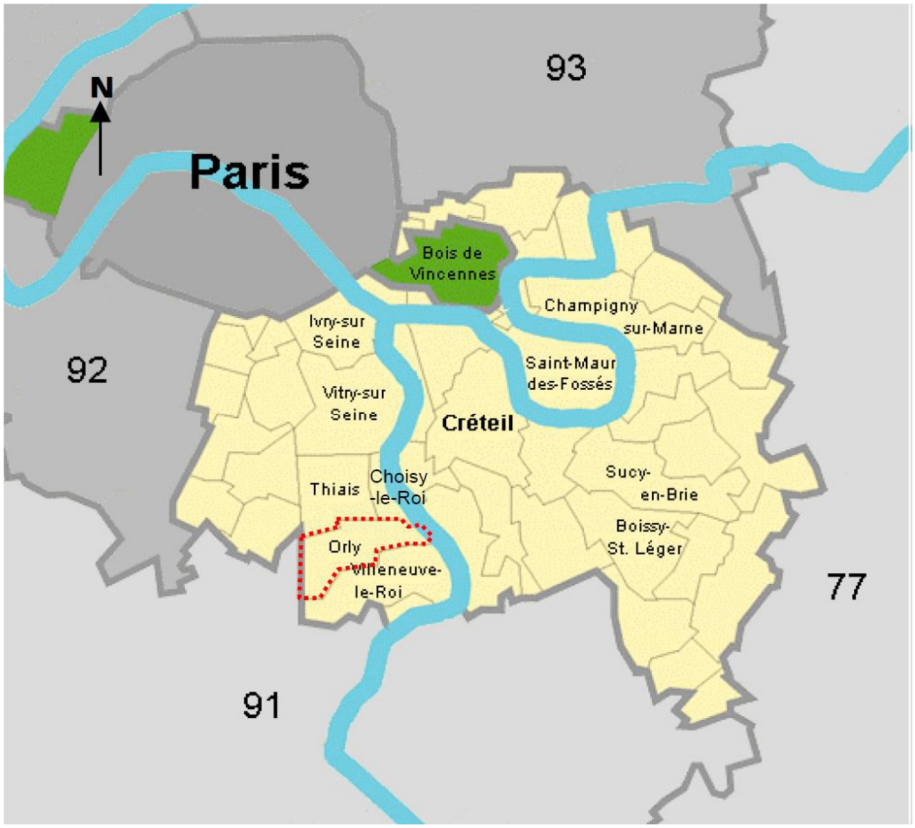
Aujourd'hui, l'un des principaux objectifs urbains poursuivi par la Ville est la création de liens entre l'ensemble des quartiers orlysiens, la réhabilitation de certains secteurs dont le SENIA - dont fait partie la ZAC Chemin des Carrières – et l'aménagement de nouveaux quartiers durables. Ces ambitions seront traduites dans le futur Plan Local d'Urbanisme (PLU), dont la révision générale a été ouverte en 2013 et le projet arrêté par le Conseil territorial de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre le 28 mai 2019 après avis favorable de la Ville d'Orly. Son approbation devrait intervenir en 2020.

Chiffres clés (INSEE 2016) :

- Population : 23 515 habitants* ;
- Population active : 10 075 personnes** ;
- Jeunes de moins de 30 ans : 9 200 personnes** ;
- Personnes de 75 ans ou plus : 1 415 personnes** ;
- Superficie de la commune : 669 hectares ;

- Voirie communale : plus de 190 rues soit environ 42 km.

**Population totale légale en vigueur à compter du 1er janvier 2018 - date de référence statistique : 1er janvier 2015*
***Chiffres Insee 2016*

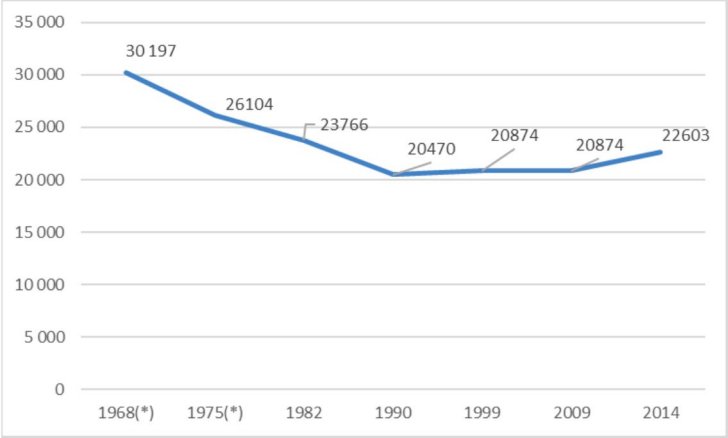


Localisation d'Orly en Ile-de-France

Situation socio-démographique d'Orly

La commune d'Orly se caractérise par :

- Une population assez homogène ;
- Une population qui reste relativement jeune ;
- Un manque d'attractivité durant de nombreuses années avec un solde migratoire négatif, mais qui a évolué positivement ces dernières années.



Source : Données INSEE – Recensement de la population de 2014.

La ville d'Orly a connu une très forte augmentation de sa population entre les années 1962 et 1968, date de la création du Grand Ensemble. Jusqu'en 1999, ce nombre n'a cessé de diminuer. Depuis, on note une légère progression, mais sans atteindre les niveaux de 1968 (-7 500 habitants environ).

On note, en effet, une variation de la population positive depuis 1999. Le solde oscille autour de +0,8% à +1,6% depuis 1968. Mais c'est la réduction du déficit migratoire qui a permis à la Ville de renouer avec la croissance démographique. Le solde migratoire est positif entre 2009 et 2014 (+0,5%), contre près de -3% entre 1968 et 1975.

La répartition des habitants par tranche d'âge montre qu'Orly présente une population globalement plus jeune que dans le reste du département du Val-de-Marne.

La taille des ménages suit une évolution nationale qui tend à la diminution, mais reste cependant au-dessus de la moyenne départementale avec 2,6 occupants par résidence principale en 2015 (+0,3 point par rapport au Val-de-Marne).

Par ailleurs, à l'heure où le nombre d'enfants par ménage est en hausse, et où les familles monoparentales sont en hausse, à l'image du département, Orly suit les mêmes évolutions. En effet, la commune voit son nombre de famille avec 3 enfants augmenter de 2 points depuis 2009, une augmentation nettement plus importante qu'à l'échelle du département du Val-de-Marne (+0,4 points sur la même période). Orly voit également le nombre de familles monoparentale augmenter de près de 0,3 points depuis 2009, tandis que celui du département du Val de Marne augmente d'1 point.

Enfin, le niveau de vie des ménages reste bas à l'échelle du territoire du département du Val-de-Marne, la médiane du revenu disponible par unité de consommation étant de 17 663 € à Orly contre 21 675 € dans le Val de Marne.

Principaux constats en matière d'habitat à Orly

La commune d'Orly compte aujourd'hui 9 221 logements constitués en grande majorité (93,9%) par des résidences principales, le nombre de logements ayant sensiblement augmenté entre 1999 et 2014 après avoir stagné pendant trente ans.

Les logements collectifs dominent, 78% des résidences principales étant des appartements. On remarque par ailleurs une hausse de la proportion d'appartements au sein du total des logements depuis ces cinq dernières années.

Le parc de logements est dominé par les 3-4 pièces (62%) tandis que les 1-2 pièces et les 5 pièces représentent respectivement 23 et 15% des logements.

Enfin, le parc Orlysien est dominé par les logements en location, qui sont représentés à 63,9%, dont près de la moitié sont des logements HLM, alors que ce chiffre est de 52% en moyenne dans le Val-de-Marne.

Le Plan Local d'Habitat (PLH)

Le PLH d'Orly a été approuvé en 2013, et défini pour les 6 ans à venir. Il vise la construction de 250 logements par an à Orly, hors secteur OIN dont fait partie la ZAC Chemin des Carrières. Cependant, ses orientations restent pertinentes à mettre en œuvre sur ce secteur.

Le PLH d'Orly a pour principaux objectifs de favoriser la mixité sociale, répondre aux besoins des publics spécifiques et poursuivre le renouvellement urbain. Ses orientations sont :

- Tenir à court, moyen et long terme un rythme de production de logements soutenu,
- Poursuivre les efforts de diversification en favorisant la mixité sociale,
- Renforcer la mixité à l'échelle des quartiers,
- Apporter des réponses aux publics spécifiques,
- Poursuivre l'effort de renouvellement urbain, d'amélioration et de gestion du parc de logements existant,
- Animer la politique locale de l'habitat.

Le programme des actions sur la commune d'Orly est le suivant :

- Tenir un rythme de production de logements soutenu et poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale
- Produire 250 logements par an (hors secteurs OIN) et anticiper les développements futurs par une politique foncière adaptée
- Poursuivre la production de logements locatifs sociaux
- Renforcer l'offre foncière intermédiaire et poursuivre la production en accession sociale et maîtrisée
- Apporter des réponses aux publics spécifiques
- Favoriser le rapprochement habitat-emploi pour les actifs du territoire
- S'assurer de la prise en compte du vieillissement de la population et de la problématique du handicap
- Développer l'offre et les dispositifs en faveur du logement des jeunes en insertion
- Coordonner les sorties des structures d'hébergement
- Accueillir les gens du voyage
- Poursuivre l'effort de renouvellement urbain, d'amélioration et de gestion du parc de logements existant
- Achever le programme ANRU et organiser la poursuite du renouvellement urbain
- Développer la connaissance des copropriétés et assurer le relais des actions en faveur de l'amélioration
- Aller vers une politique d'attribution partagée pour améliorer l'équilibre social de l'habitat et les parcours résidentiels
- Animer la politique locale de l'habitat
- Mettre en place un dispositif de suivi et d'observation et fédérer les acteurs autour de la politique communale de l'habitat

La dynamique de renouvellement urbain

A la fin des années 1980, la Ville d'Orly et les bailleurs sociaux ont initié une politique de rénovation urbaine des quartiers du Grand Ensemble, construits dans les années 1960. Cet objectif se traduit notamment par le réaménagement d'un axe est-ouest venant connecter les différents quartiers de la ville.

Puis, en 2005, une convention est signée avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) pour mettre en place un programme de réhabilitation du Grand Ensemble Orly Choisy (Pierre aux Prêtres, Calmette, Aviateurs, Les Saules, Hôtel de Ville, Fer à Cheval), prolongé en 2017 par la signature d'un protocole de préfiguration des projets de renouvellement urbain de Choisy-le-Roi et d'Orly co-financés par l'ANRU dans le cadre du NPNRU. Ainsi, en huit ans, cette politique s'est traduite par la démolition de 780 logements, la construction de plus de 635 logements et la réhabilitation de plus de 900 logements.

Aujourd'hui, l'un des principaux objectifs urbains poursuivis par la Ville est la création de liens entre l'ensemble des quartiers orlysiens, la réhabilitation de certains secteurs dont le SENIA - dont fait partie la ZAC Chemin des Carrières – et l'aménagement de nouveaux quartiers durables. Ces ambitions seront traduites dans le futur Plan Local d'Urbanisme (PLU), dont la révision générale a été ouverte en 2013. Son approbation devrait intervenir en 2020.

2.3. Le secteur de Carrières : un quartier d'interfaces

Un tissu urbain hétérogène

Le secteur Chemin des Carrières est aujourd'hui constitué d'un tissu urbain hétérogène mêlant des entrepôts bas de logistique, des locaux d'activités et des bâtiments pavillonnaires, une situation due à sa localisation à l'interface entre le Vieil Orly, le lotissement d'activités du SENIA et la plate-forme aéroportuaire.

Le site du projet est localisé de part et d'autre du Chemin des Carrières, et est délimité par la Voie nouvelle à l'est, la rue du Bas-Marin et la rue Maillard au nord, le cimetière paysager à l'ouest, le parc Méliès et l'avenue de la Victoire au sud.

Localisation du secteur d'études sur le territoire d'Orly

L'ensemble du quartier localisé autour de Chemin des Carrières – au périmètre plus important que celui de la ZAC Chemin des Carrières - compte environ 70 logements (2 sont localisés dans la ZAC), essentiellement de l'habitat pavillonnaire ainsi qu'une vingtaine d'activités. La présence de ces différentes fonctions relève davantage de la cohabitation de fait plutôt que d'une véritable mixité, générant des conflits d'usage.

L'urbanisation de ce secteur au cours du XXe siècle a eu pour conséquence une imperméabilisation presque totale des sols, entrainant des problématiques de ruissellement des eaux pluviales et d'appauvrissement des écosystèmes présents jusqu'alors.

Une inadaptation et une dégradation des espaces publics

Du fait de cette localisation à l'interface entre la zone d'activité et les quartiers résidentiels, les espaces publics existants souffrent d'une qualité urbaine faible. A l'exception de l'avenue de la Victoire au Sud et de la rue du Dr. Lecène, il s'agit de rues sans trottoir et/ou avec de faibles praticabilités, marquées par des stationnements de poids lourds réguliers. Les rues Chemin des carrières, Maillard et Vois Nouvelle sont en impasse, et essentiellement pratiquées par les poids lourds. Aucun espace paysager n'y est implanté, les sols sont complétement imperméabilisés et goudronnés.

Chemin des Carrières

Chemin des Carrières

Voie Nouvelle

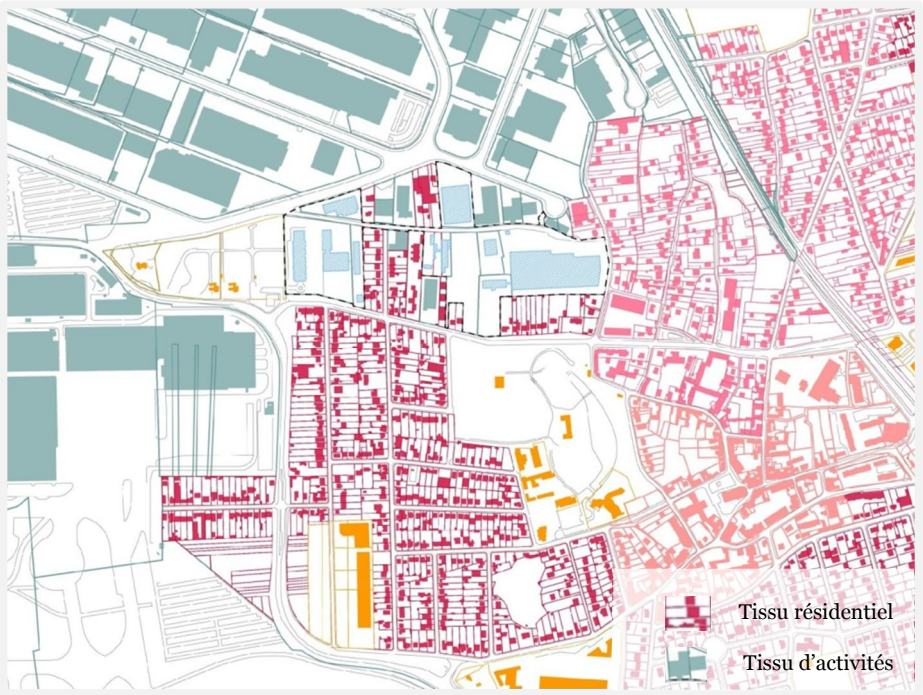
Avenue de la Victoire

Rue du Bas Marin

Par ailleurs, du fait de mésusages (circulation et stationnement de poids lourds sur des voies sous-dimensionnées, circulation de véhicules extérieurs au quartier ayant une stratégie de contournement d'axes engorgés), ces espaces publics connaissent une dégradation urbaine.

La difficile cohabitation entre logistique et habitat pavillonnaire

La situation d'interfaces que joue le secteur de Chemin des Carrières entre le SENIA et le centre-ville d'Orly entraîne une confrontation brusque des fonctions. Ainsi, l'échelle pavillonnaire côtoie celle de grands entrepôts logistiques.



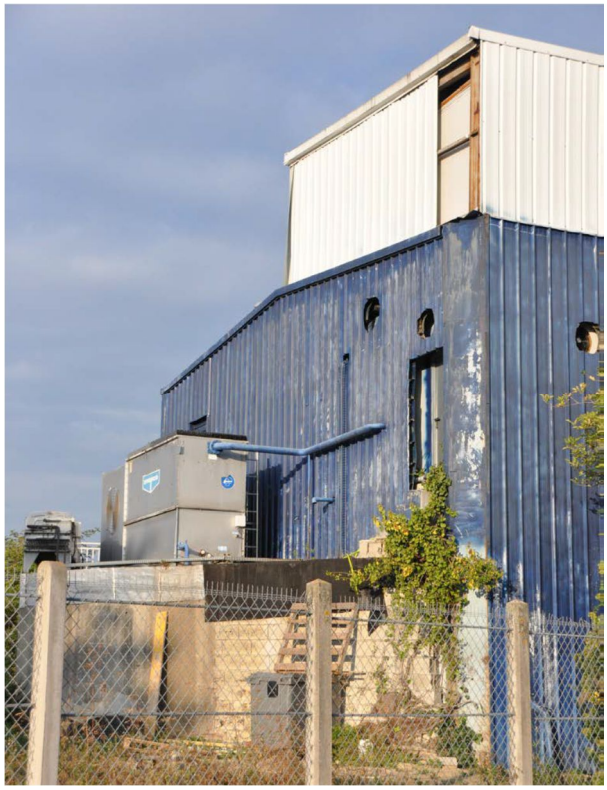
La confrontation entre deux tissus urbains (source : agence SATHY)

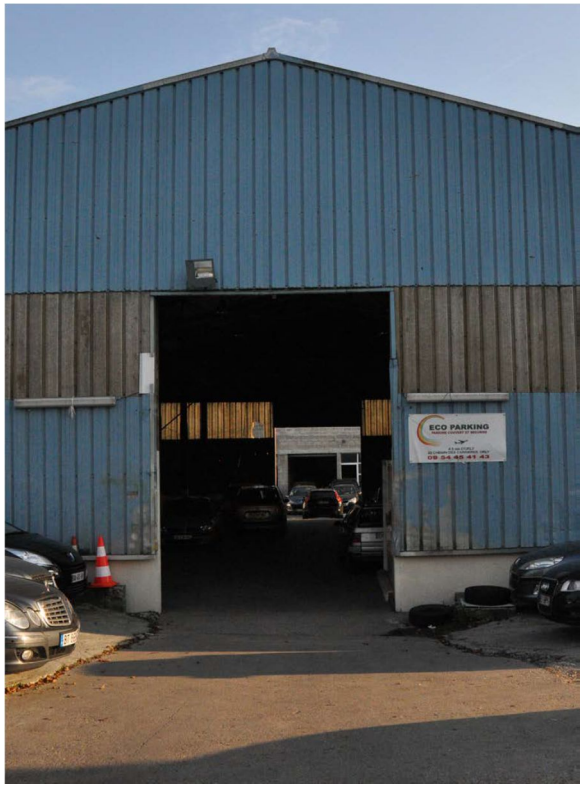
Pavillons

Entrepôt logistique

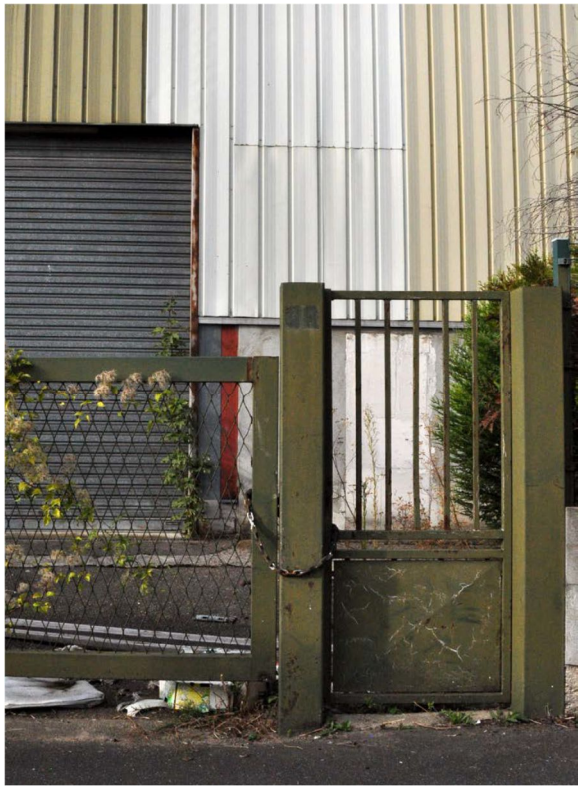
Ces différences d'échelle et d'usages au quotidien entraînent un certain nombre de conflits : difficultés de fonctionnement pour les entreprises, nuisances sonores pour les riverains, difficulté de circulation pour les modes actifs, qualité paysagère dégradée, disparité urbaine et architecturale, etc.

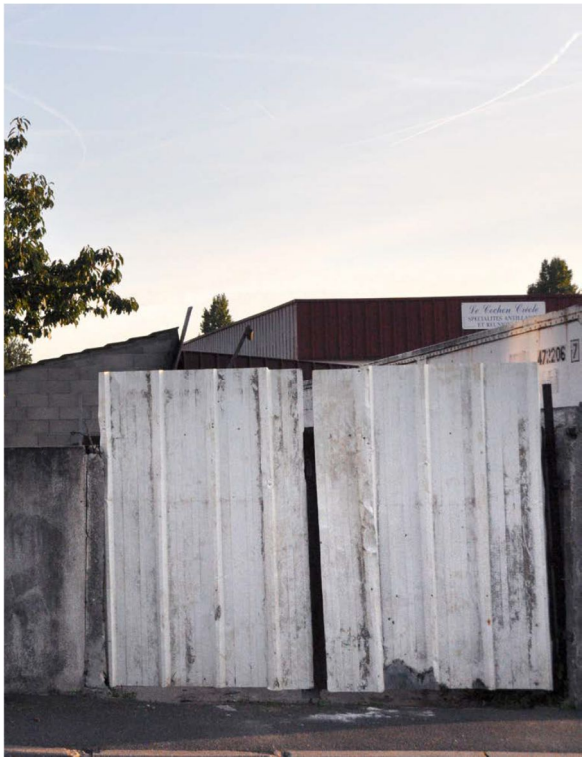
Par ailleurs, si certaines activités fonctionnent bien, ont une qualité urbaine appréciable et sont intégrées au quartier, d'autres présentent des dégradations importantes : qualité architecturale très faible, activité économique déqualifiée ou inexistante, rapport à l'espace public problématique.





Activités dégradées de part et d'autre de





Chemin des Carrières

3. L'OPÉRATION DE CHEMIN DES CARRIÈRES

3.1. La ZAC Chemin des Carrières

La prise d'initiative

Le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA par une délibération n° 2012-34 du 19 octobre 2012 a décidé de prendre l'initiative de la réalisation d'une opération d'aménagement sur le secteur Chemin des Carrières à Orly dans le cadre d'une ZAC et a approuvé les modalités et les objectifs de l'opération d'aménagement objet de la concertation préalable, conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, à savoir :

- Engager conformément au schéma de principes la métamorphose urbaine du secteur SENIA RD7 ;
- Poursuivre le tissu urbain d'Orly vers le plateau dont le développement métropolitain s'inscrit dans la perspective du prolongement de la ligne 14 à Pont-de-Rungis ;
- Relier la cité jardin et le centre-ville d'Orly par le renouvellement du secteur des Carrières, la création de compléments au maillage viaire et le réaménageant les espaces publics existants ;
- Favoriser une mixité fonctionnelle (habitat, activités, services) et sociale à l'échelle du quartier ;
- Constituer une nouvelle offre attractive de logements inscrite harmonieusement dans le quartier ;
- Inscrire l'opération dans la trame verte et bleue du pôle d'Orly en tamponnant les eaux pluviales et en créant des milieux propices à l'accueil d'écosystèmes.

La décision de l'EPA ORSA de prendre l'initiative de la création de la ZAC ainsi les objectifs et les modalités de la concertation préalable qu'il a arrêtés ont été approuvés par la ville d'Orly par une délibération de son conseil municipal n° D-URB-2012/0090 du 22 novembre 2012.

En parallèle de la poursuite des études préopérationnelles, la concertation préalable à la création de la ZAC a été organisée en trois phases entre 2013 et 2019, au travers de quatre réunions publiques et de huit ateliers au cours desquels l'EPA ORSA et la Ville d'Orly ont pris, dans le cadre de leurs compétences respectives, neuf engagements pour la poursuite de l'opération d'aménagement :

- Aménager en priorité les zones avec des activités ou des entrepôts générateurs de nuisances ;
- La Voie Nouvelle doit rester en impasse ;
- Hiérarchiser le maillage viaire pour régler les problèmes de circulation ;

- Créer un maillage de circulations douces ;
- Préserver l'habitat pavillonnaire existant ;
- Préserver les vues et l'intimité des maisons existantes (créer des aménagements paysagers en limite des maisons existantes) ;
- Construire uniquement de l'habitat individuel en face des maisons existantes ;
- Améliorer les voiries et les espaces publics ;
- Poursuivre la concertation tout au long de l'élaboration du projet.

La création de la ZAC Chemin des Carrières

En avril 2017, l'EPA ORSA a retenu l'équipe constituée de l'agence SATHY, de TN+ et d'Urbatec comme architecte-coordonnateur de la ZAC et maître d'œuvre des espaces publics.
Le 25 janvier 2019, la Ville d'Orly, l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, le Conseil Départemental du Val-de-Marne et l'Etat ont validé le plan de référence de la ZAC Chemin des Carrières, lequel a été élaboré par l'EPA ORSA accompagné du groupement SATHY, dans le respect de l'ensemble des objectifs et engagements définis en amont. Cette validation a conduit l'EPA ORSA a décidé de poursuivre l'opération et de solliciter la création de la ZAC Chemin des Carrières.

Conformément aux dispositions de l'article L. 103-6 du code de l'urbanisme, le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA par une délibération n° 2019-03 a arrêté et approuvé le bilan de la concertation.

Le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA du 20 mars 2019 a approuvé la création de la ZAC Chemin des Carrières par une délibération n° 2019-04. L'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre a émis un avis favorable à l'approbation du dossier de création de la ZAC Chemin des Carrières (délibération n° 2019-05-28_1416).

3.2. Une ZAC aux multiples objectifs

En complément du diagnostic dressé plus haut d'un quartier présentant une certaine déqualification urbaine, le site de Chemin des Carrières présente néanmoins un certain nombre d'atouts. Paysagers tout d'abord, sa situation en bordure de coteau ménage des vues vers la plaine. Fonctionnels également, sa localisation à environ un kilomètre de la gare Pont-de-Rungis où arrivera la ligne 14 en 2024, ainsi que le passage du futur TCSP SENIA-Orly en bordure immédiate du secteur, permettent d'envisager la mutation de ce secteur de première couronne parisienne.

Ainsi, l'aménagement du secteur Chemin des Carrières est à considérer selon une double logique : d'une part la réparation d'un tissu urbain local aujourd'hui dégradé, et d'autre part l'accompagnement de sa mutation vers une échelle métropolitaine en lien avec le pôle-gare de Pont-de-Rungis.

Ainsi, cette opération vise à répondre aux objectifs suivants :

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.

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, aujourd'hui marqué par une spécialisation forte dans la répartition des logements - et particulièrement des logements sociaux dans les quartiers de grands ensembles à l'est – 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.).

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.

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.

Hiérarchiser le maillage viaire

Le secteur 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.

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.

3.3. Le projet urbain de Chemin des Carrières

Plan masse de la ZAC Chemin des Carrières

Le plan masse de la ZAC Chemin des Carrières est issu du plan de référence élaboré par le groupement d'architecte-coordonnateur et maître d'œuvre des espaces publics constitué de l'agence SATHY, de TN+ et d'Urbatec, retenu en avril 2017 par l'EPA ORSA.
Ce plan masse a été approuvé 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).

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.
- Soit au total 15 500 m² d'espaces publics.

Les principes urbains du projet sont développés dans les paragraphes suivants.

Repenser l'insertion urbaine et le fonctionnement du quartier par des espaces publics de qualité

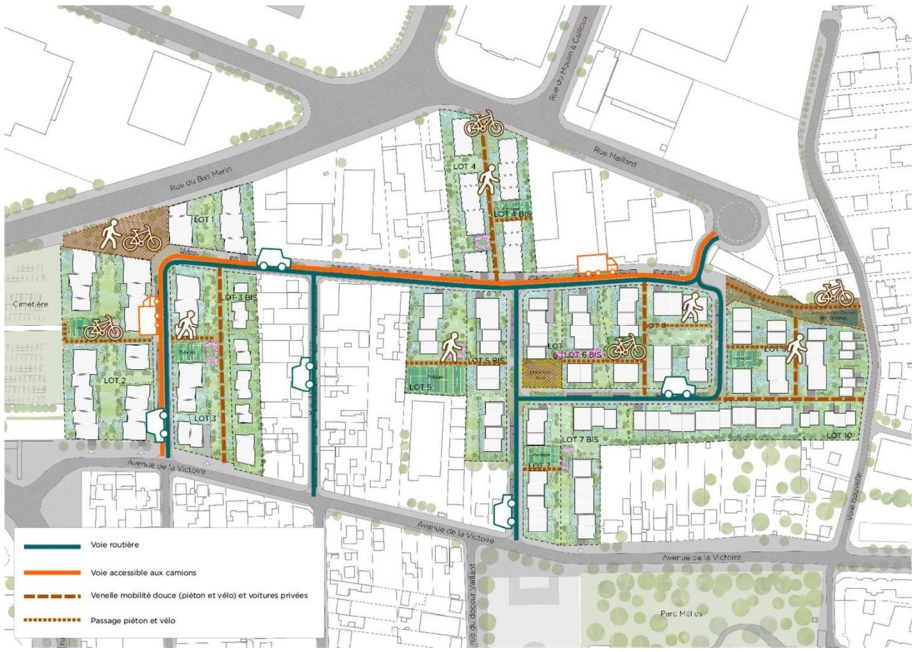
Le projet urbain de la ZAC est conçu avec une nouvelle armature d'espaces publics, venant répondre au manque de qualité et de fonctionnalité de ceux existants. Ainsi, le Chemin des Carrières voit son débouché ouest sur l'avenue du Bas-Marin interrompu à la circulation de véhicules et vient se reconnecter à l'avenue de la Victoire au sud. Un débouché à l'est est également créé, vers la rue du Maillard, permettant d'y circonscrire la circulation des poids-lourds et d'éviter les circulations de shunte qui venaient engorger le quartier. Par ailleurs, l'ensemble de la voie existante sera requalifié afin d'y aménager des espaces de circulation pour les piétons, des plantations, des espaces de stationnement et des systèmes de traitement des eaux pluviales. Une voie parallèle à celle du Docteur Lecène, ainsi qu'une voie en boucle au sein du quartier, viennent compléter ce nouveau maillage viaire apaisé, sur lequel des circulations douces seront favorisées. Environ 70 places de stationnement seront disponibles sur ces espaces. Des études de circulation sont venues confirmer la fonctionnalité de ce dispositif. Les études urbaines liées à la

définition précise des espaces publics qui seront menées ultérieurement permettront de préciser ce point.

D'autres espaces publics viennent compléter cette nouvelle offre :

- Une place à l'est du quartier, sur laquelle donneront des commerces, et où sera localisée la future station du TCSP SENIA-Orly ;
- Une place des jeux, adressée aux enfants, au centre du quartier, qui viendra compléter l'offre de jeux déjà disponible dans le parc Méliès ;
- Un espace plus naturel à l'est, dont la vocation technique de tamponnement des eaux pluviales, permettra également de proposer des usages variés de loisirs. Cet espace est longé par une venelle piétonne, permettant une liaison douce vers la Voie Nouvelle et le centre-ville d'Orly.

Cette conception s'appuie également sur une logique d'ensemble pour ce secteur, qui verra à terme les axes routiers que sont l'avenue du Bas-Marin et l'avenue de la Victoire, être transformés en boulevards urbains sur lesquels tous les modes de circulation trouveront leur place. Les parcours cyclables de la ZAC prendront ainsi leur sens à l'échelle du pôle d'Orly.



Hiérarchie des accès et principe de fonctionnement de la ZAC

Développer une nouvelle offre de logements

Le projet urbain repose sur une programmation de 770 logements, dont 20% de logements sociaux, qui va venir poursuivre et amplifier le lien urbain entre le centre-ville d'Orly et le futur pôle-gare de Pont-de-Rungis, à proximité duquel se trouve une cité jardin aujourd'hui isolée. Cette nouvelle offre de logements vise ainsi à diversifier la répartition spatiale à l'œuvre sur le territoire d'Orly, le plateau étant réservé à l'activité tandis que les quartiers de logements se trouvent en bas des coteaux. Cette programmation permet également de repenser la cohabitions des fonctions, aujourd'hui brutale, entre les pavillons et les activités existantes.

Des études ultérieures viendront préciser les prescriptions architecturales devant guider la conception de ces logements, mais quelques principes sont déjà posés : une surface moyenne de 65 m² de SDP par logement pour les logements collectifs, et de 90 m² par logement pour ceux individuels. Une place de stationnement sera prévue pour chaque logement, en sous-sol des lots. Les hauteurs des bâtiments devront permettre de valoriser tant les vues sur le coteau qu'un ensoleillement naturel depuis le sud.

Le besoin en équipement scolaire généré par la ZAC est pris en considération. L'école maternelle et élémentaire Jean-Moulin va être renforcée pour accueillir les besoins de la ZAC de Chemin des Carrières

Aménager un quartier s'insérant harmonieusement dans l'existant

La conception du projet urbain, et particulièrement des volumes des bâtiments, a été faite à partir des neuf engagements pris par l'EPA ORSA dans le cadre de la concertation préalable à la création de la ZAC. Plusieurs faisaient référence à une insertion respectant le tissu urbain existant, avec l'aménagement de bâtiments bas en face d'habitats individuels, et de mise à distance de ceux-ci par des aménagements paysagers.
L'axonométrie ci-dessous illustre bien cette conception. Ainsi, les bâtiments les plus hauts (R+5) sont localisés au nord de la ZAC afin de favoriser des vues depuis le haut du coteau, tandis que les plus bas (R+1) sont situés au sud, en frange des pavillons existants pour organiser une transition douce. Par ailleurs, des aménagements paysagers sont prévus en fond de parcelles pour accentuer cette mise à distance des pavillons. A terme, ce travail sur l'insertion se traduira également par des prescriptions architecturales et urbaines s'inspirant de ce tissu pavillonnaire : travail sur les clôtures, sur l'hétérogénéité du bâti et son harmonie, aménagement de potagers, aménagement en plots distincts, etc.

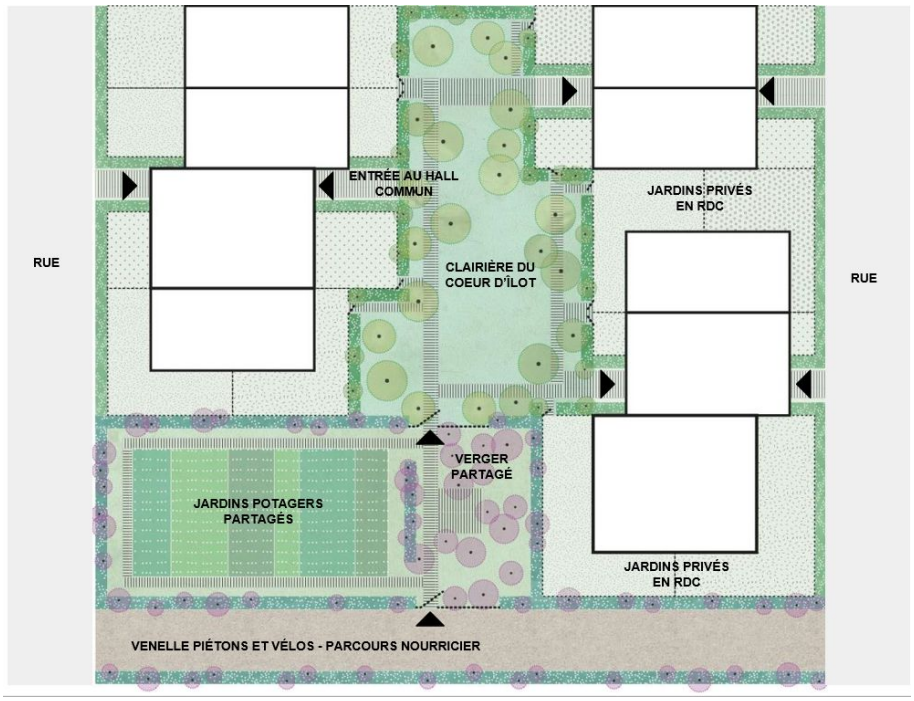
Axonométrie de la ZAC Chemin des Carrières

La localisation des programmes d'accompagnement (commerces et activités) a également été pensée dans cette optique de transition avec le tissu urbain existant. Ainsi, les activités sont situées au nord de la ZAC, le long de la rue du Bas-Marin afin d'aménager une transition avec les entrepôts d'activités du SENIA destinés à rester, tandis que les commerces viennent prendre place sur la place qui sera destinée à être un espace public animé.

Localisation des programmations d'accompagnement

Concevoir un projet durable et responsable

L'ensemble du projet urbain a été conçu de façon à limiter l'imperméabilisation des sols, aujourd'hui presque totale du fait des emprises d'activités et des nappes de stationnement. Ainsi, une part de pleine terre (environ 30% alors que le PLU fixe le taux minimum à 10%) est prévue au sein de chaque lot, ce qui a fortement guidé l'élaboration du projet urbain : densité des lots, localisation des plots, réflexion sur l'aménagement du stationnement en sous-sol. Ces espaces permettront d'aménager des respirations vertes au cœur des lots sous la forme de clairières, vergers ou encore potagers, sous réserve des études de sol pour ces deux derniers points.



Principe de fonctionnement d'un lot

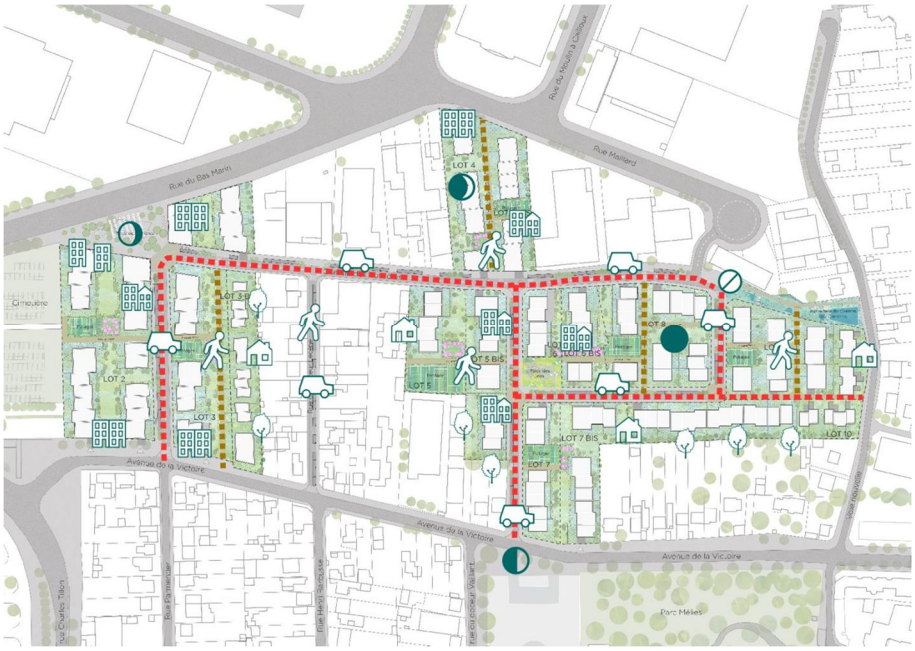
Par ailleurs, ces espaces de respiration permettent de créer des continuités paysagères et écologiques au sein du quartier, et en interface avec les environs, dans une logique de trames verte et bleue. Ces continuités seront principalement ménagées par la création de venelles, lesquelles seront également support de circulations douces, en complément du maillage viaire circulé. Ce dernier sera conçu pour être le plus apaisé possible (zone 30, plateaux, etc.) afin d'y favoriser la cohabitation de tous les modes.

La gestion des eaux pluviale devra être précisée par des études ultérieures, mais le principe prévalant est celui d'une gestion des eaux à la parcelle, et d'une absorption autant que possible par les espaces publics, afin de limiter le renvoi des eaux vers les réseaux. De ce fait, la situation à terme devrait représenter une amélioration notable avec celle existante, l'accroit des rejets en eaux usées restant sans commune mesure par rapport à la diminution du renvoi des eaux pluviales.

Enfin, tant les lots privés que les espaces publics feront l'objet de prescriptions environnementales garantissant une conception, tant à l'instant T qu'en termes de gestion, la plus durable possible et la plus économe possible en utilisation de ressources.

Les objectifs de la charte de développement durable d'ORSA, ainsi que les orientations stratégiques d'aménagement durable de Grand Paris Aménagement ont ici guidé la conception du projet, lequel répond notamment aux exigences de réintroduction de nature en ville en conjuguant paysage, qualité de vie et biodiversité, préserver les ressources en eau et en sol, et concilier densité et qualité de vie. Par ailleurs, le projet est également conforme à ces objectifs dans sa conception sur le temps long, en termes de

gestion et d'usages. Ainsi, le temps long de la concertation a permis de sensibiliser les habitants aux nouvelles pratiques valorisées dans la conception de ce quartier : économie des ressources, valorisation des modes actifs, etc. Ces enjeux devront continuer à être approfondis par la suite. D'ores et déjà, les engagements pris par l'EPA ORSA et la Ville d'Orly - dans le cadre de leurs compétences respectives - auprès des riverains pour la conception du projet ont été respectés et traduits dans le plan de référence.



La traduction des neuf engagements dans le projet urbain de la ZAC

Les études ultérieures qui seront menées pour aboutir au dossier de réalisation de la ZAC Chemin des Carrières permettront de préciser la mise en œuvre opérationnelle des principes urbains, architecturaux, paysagers et environnementaux définis par le plan de référence.

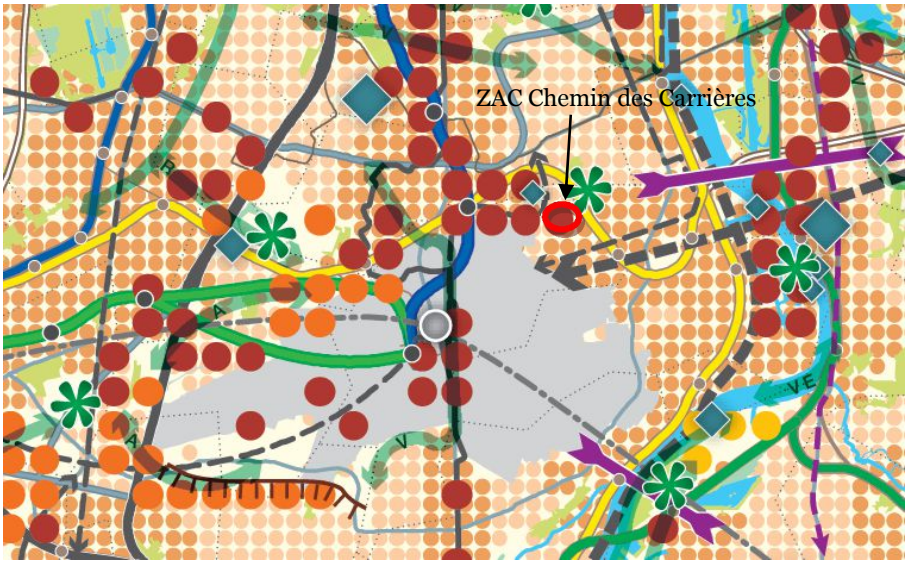
3.4. Compatibilité du projet au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur en matière de logements

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France

Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (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 est une urgence absolue, sociale et économique ;
- 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 de 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) et localisation de la ZAC Chemin des Carrières

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 d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir.* ». Le 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 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 quartier 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.

Le projet de territoire Grand-Orly Seine Bièvre

Dans le cadre de sa compétence d'élaboration du Plan local d'urbanisme intercommunal, l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre a validé lors de son Conseil Territorial du 20 mars 2018 le diagnostic de son projet de territoire.

L'un des enjeux majeurs identifié est celui de l'accompagnement de la hausse de la population sur le territoire et du dynamisme de la construction de logements, et donc de la densification. L'objectif de cet accompagnement va être de rendre acceptable cette densification, particulièrement dans le tissu pavillonnaire, sans mettre à mal l'identité morphologique de ces secteurs. Cela suppose donc une réflexion sur le découpage parcellaire, sur les volumes et leur insertion dans l'existant, et sur les formes architecturales, urbaines et paysagères.
Dans cette logique, la ZAC Chemin des Carrières a été conçue selon un périmètre permettant une insertion fine dans le tissu existant, avec le déplacement des activités les plus nuisantes, et la préservation de celles urbaines et du tissu pavillonnaire. Par ailleurs, les volumes des bâtiments ont été envisagés en fonction des vis-à-vis générés avec les pavillons existants. En accord avec les engagements issus de la concertation préalable à la création de la ZAC Chemin des Carrières, seuls des bâtiments en R+1 sont prévus en face d'habitats individuels. Enfin, le travail en cours sur les intentions architecturales, urbaines et paysagères s'inspire de l'identité pavillonnaire : diversité des clôtures, recul des bâtiments, présence de potagers, etc.

Un second objectif majeur identifié dans le diagnostic du projet de territoire est de permettre la mutation de secteurs impactés par la proximité de l'aéroport d'Orly et connaissant aujourd'hui une dégradation. Des projets de rénovation urbaine inclus dans l'ex-zone C du PEB sont ainsi encouragés afin d'accompagner un rééquilibrage au sein du territoire. La ZAC de Chemin des Carrières s'inscrit dans cet objectif. Située dans l'ex-zone C du PEB, le secteur connaît une dégradation et une dépréciation du bâti, alors même que les nuisances engendrées par la proximité de l'aéroport restent dans les faits très

mesurées (localisation hors des couloirs aériens principaux est-ouest et des axes routiers majeurs d'accès à l'aéroport).

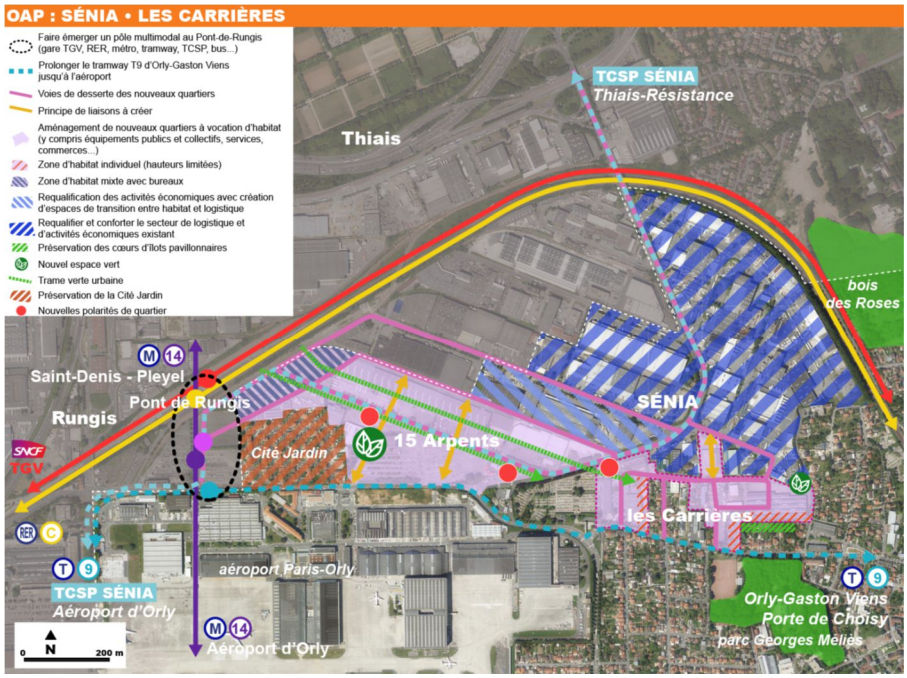
Le plan local d'urbanisme (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) actuellement en vigueur sur le territoire de la commune d'Orly a été approuvé par son Conseil municipal le 19 décembre 2007, et a depuis fait l'objet de plusieurs modifications ou révisions, la dernière est intervenue dans le cadre d'un arrêté interpréfectoral du 02 février 2015 emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique pour la réalisation de la ligne de tramway T9.

Actuellement, l'ensemble du site de l'opération est situé en zone UF, laquelle « *correspond aux activités économiques du territoire communal* » et ne permet donc pas aujourd'hui l'aménagement d'un quartier résidentiel.

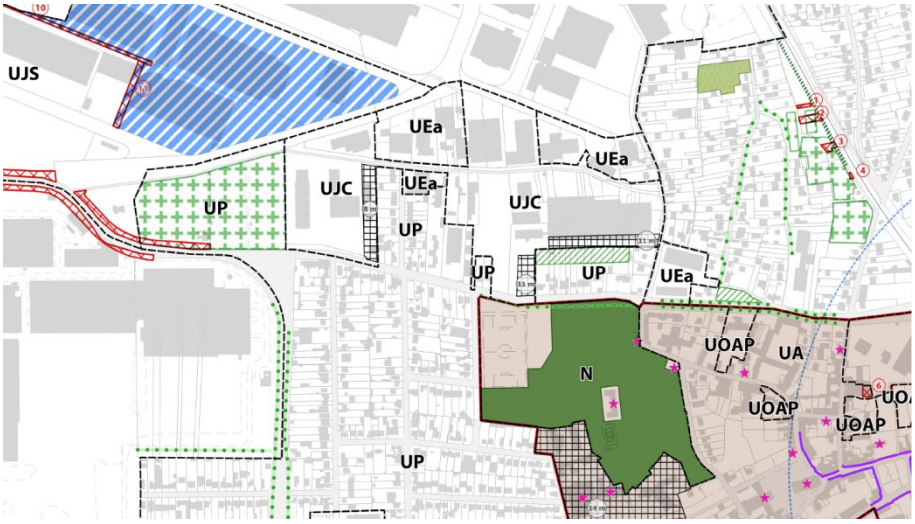
La révision générale du PLU a été prescrite par une délibération du Conseil Municipal de la commune d'Orly du 11 avril 2013. L'un des objectifs de cette révision est notamment « *la maîtrise des grandes opérations d'urbanisme qui vont émerger aux extrémités de la commune (développement de l'aéroport et de Cœur d'Orly, requalification du SENIA sud, écoquartier des Vœux), portés par l'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine Amont dans le cadre de l'OIN, ou de la Société du Grand Paris. Le projet urbain doit prévoir l'intégration de ces futurs quartiers mixtes habitat / activités aux tissus urbains environnants et à la vie de la commune. Le PLU est révisé pour permettre l'urbanisation et la requalification des secteurs couverts par l'OIN.* » Les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ont été débattues en Conseil Municipal le 16 octobre 2018 et en Conseil Territorial le 13 novembre 2018. Le projet de révision du PLU a été arrêté en conseil territorial le 28 mai 2019. L'approbation de la révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal par l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, est prévue au premier trimestre 2020 et permettra la mise en œuvre du projet urbain de Chemin des Carrières.

Le projet de PLU d'Orly prévoit une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) pour le secteur du SENIA et de Chemin des Carrières, lequel est identifié comme un nouveau quartier à vocation d'habitat.



OAP SENIA et Carrières – projet arrêté de révision du PLU d'Orly

Traduisant cette orientation, le projet de PLU d'Orly prévoit une zone spécifique pour la ZAC Chemin des Carrières, la zone UJC à vocation principale d'habitat.



Plan de zonage – projet arrêté de révision du PLU d'Orly

Le projet urbain de Chemin des Carrières a été élaboré en compatibilité avec le projet de PLU d'Orly. Le quartier est conçu comme étant à vocation d'habitat, et permettant de faire le lien entre le SENIA et le futur pôle-gare de Pont-de-Rungis, et le centre-ville d'Orly. Le maillage viaire tel que prévu dans le plan masse reprend la trame urbaine prévue dans le projet de PLU, 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 d'une 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, inscrite dans les différentes pièces du PLU, est également retranscrite dans le plan masse. De façon générale, le projet est compatible avec l'ensemble des dispositions réglementaires, ou le sera à terme en ce qui concerne les éléments les plus précis qui n'ont pas encore été définis.

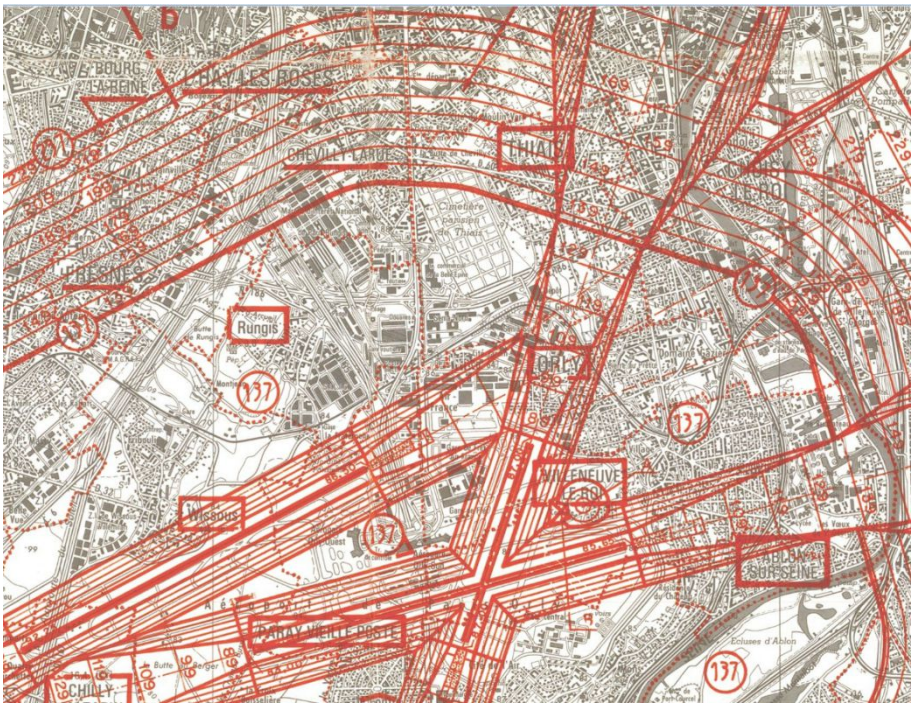
Le Programme local de l'habitat (PLH)

Le PLH d'Orly approuvé en 2013 et présenté plus haut prévoit un objectif de constructions de 250 logements par an à Orly, hors secteurs OIN dont la ZAC Chemin des Carrières fait partie. Le prochain PLH inclura ces secteurs. Néanmoins, la ZAC Chemin des Carrières s'inscrit dans les grandes orientations du PLH, dont celle qui est de tenir un rythme de production de logements soutenu et de poursuivre l'effort de diversification en favorisant la mixité sociale.

Servitudes d'utilité publique

Le site de Chemin des Carrières est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement (aérodromes civils et militaires) :



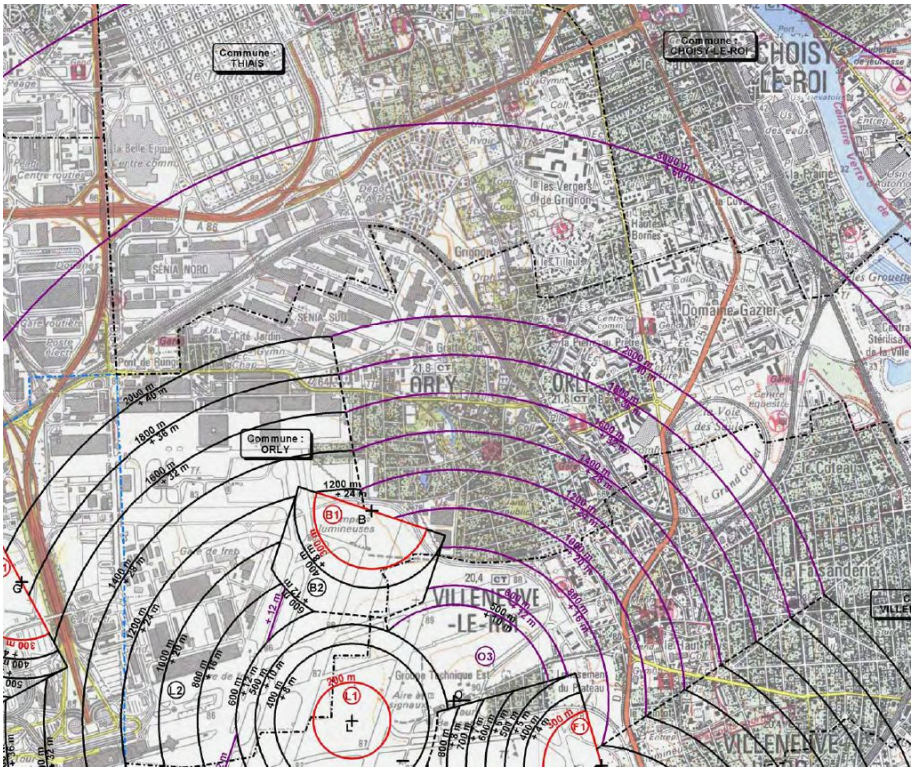
Plan des Servitudes Aéronautiques (PSA) et localisation de la ZAC Chemin des Carrières

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'aérodrome.
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.

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



Plan des Servitudes radioélectriques et localisation de la ZAC Chemin des Carrières

Le site est soumis à une servitude liée aux transmissions radioélectrique de l'aéroport d'Orly, il se situe dans un 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 de servitude Aéronautique.

Les servitudes d'utilité publique présentes au droit du site ont été prises en compte dans le cadre du projet d'aménagement.

3.5. Compatibilité du projet avec son environnement urbain

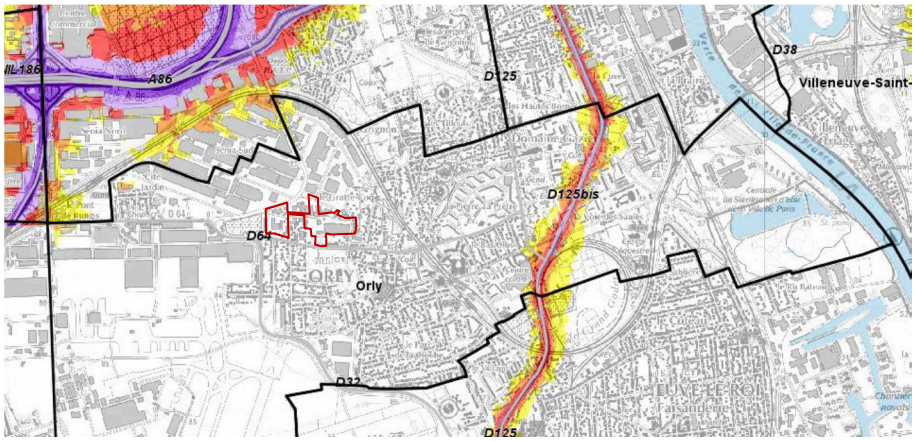
La localisation de la ZAC Chemin des Carrières à proximité de la plate-forme aéroportuaire d'Orly et d'axes routiers structurants a amené l'EPA ORSA à évaluer le contexte sonore et aérien du projet dans le cadre de l'étude d'impact élaborée par le bureau d'étude SCE. Les éléments extraits de cette étude sont repris ci-dessous.

Environnement sonore routier

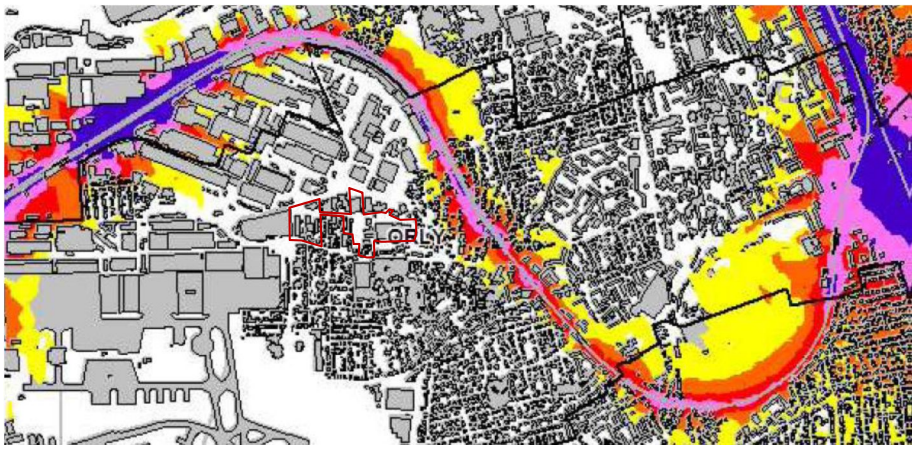
Conformément à la transposition de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (décret

n°2006-361 du 24 mars 2006 et arrêtés des 3 et 4 avril 2006, circulaire interministérielle du 7 juin 2007), des cartes de bruit doivent être établies pour les grandes infrastructures routières de plus de 6 millions de véhicules par an et pour les grandes infrastructures ferroviaires de plus de 60 000 passages de trains par an.

Ces cartes de bruit stratégiques sont des représentations de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu et serviront de base à l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) dont un des objectifs est de réduire les situations d'exposition sonore dépassant les valeurs limites.



Extrait de la carte stratégique du bruit routier en Val-de-Marne



Extrait de la carte stratégique du bruit RFF en Val-de-Marne

Le secteur de la ZAC Chemin des Carrières n'est pas concerné par les zones de bruit identifiées par la carte stratégique du bruit dans le Val de Marne.

Cependant, afin de quantifier les niveaux sonores actuels dans la zone d'étude, SCE a réalisé des mesures de bruit en 2018, corrélées avec des comptages routiers. Ainsi, quatre mesures acoustiques de longue durée (24h) ont été réalisées au mois de mai 2018. Parallèlement aux mesures, l'évolution des principaux paramètres météorologiques (vent en direction et intensité, précipitations et température de l'air) ont été relevés à Orly (données MétéoCiel).

Parallèlement à la campagne de mesures acoustiques, sept compteurs de trafic ont été installés du 14 au 20 et du 21 au 27 mai 2018 afin de pouvoir recaler les trafics écoulés pendant les mesures acoustiques avec les Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA) assimilés. La carte ci-dessous présente la localisation de ces compteurs. Les mesures de bruit ont été positionnées dans la zone d'étude et à l'étage le plus élevé pour les mesures en façade d'habitations.

Points de mesures sonores

Les périodes de référence retenues sont les périodes (6h-22h) et (22h-6h) conformément aux périodes décrites dans l'arrêté du 5 mai 1995 relatif à la limitation du bruit des infrastructures routières. Le tableau ci-dessous présente la synthèse des résultats des mesures de bruit :

N° du point de mesure	Niveaux sonores mesurés en dB(A)		Niveaux sonores recalés * en dB(A)	
	Période diurne 6h-22h	Période nocturne 22h-6h	Période diurne 6h-22h	Période nocturne 22h-6h
1	61.1	55.4	60.5	55
2	52.1	48	51.5	47
3	54.8	53.6	-	-
4	63.1	62	62	61

La campagne de mesures de bruit a permis d'appréhender en quelques points l'ambiance sonore existante.

L'analyse des niveaux sonores mesurés amènent les commentaires suivants :

- Les sources sonores routières constituent les sources sonores prépondérantes dans la zone d'étude.

- En première approche, deux environnements sonores distincts peuvent être identifiés :
  - Un environnement acoustique bruyant à proximité des voiries routières existantes RD153, RD 136 et RD264 avec des niveaux sonores compris entre 60 et 65 dB(A) en période diurne ;
  - Un environnement acoustique beaucoup plus modéré avec des niveaux sonores compris entre 60 à 55 dB(A) et une ambiance acoustique calme (inférieur à 55 dB(A)) à l'intérieur de la ZAC du Chemin des Carrières.

Cartographie des niveaux sonores actuels (2018)

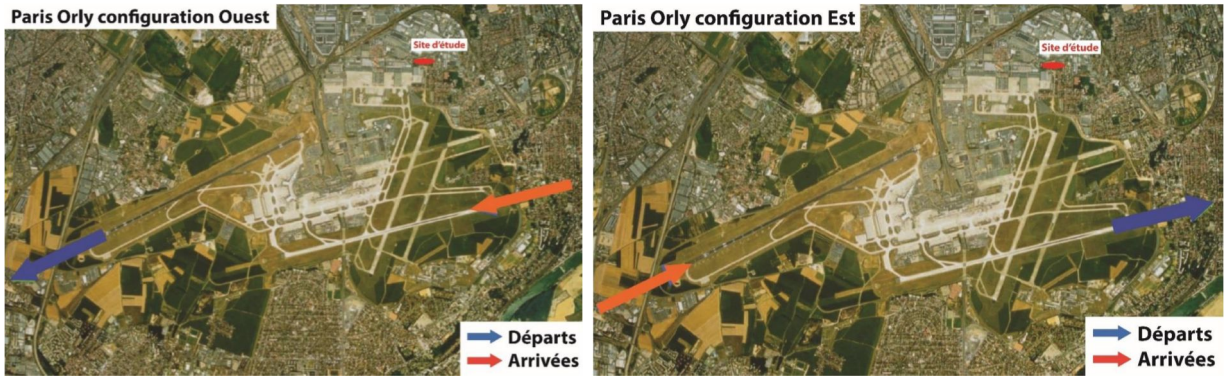
Environnement sonore aérien

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a réalisé en 2014 un document contribuant à l'information du public sur les conditions de survols en région parisienne par les avions en provenance et à destination de Roissy, d'Orly et du Bourget. À ce titre, il convient de noter que le sens d'utilisation des pistes dépend de la direction du vent. Les pistes de ces aéroports étant d'orientation générale est/ouest, le document présente les cartes de survols pour une journée en configuration face à l'est et une journée en configuration face à l'ouest.

En moyenne statistique la configuration ouest représente environ 60% et donc celle d'est 40%. Cependant les conditions météorologiques peuvent fortement varier d'un mois sur l'autre.

La ZAC Chemin des Carrières se localise au nord des pistes de l'aéroport Paris Orly. Elle n'est pas concernée par un survol lié à des couloirs de trafics d'avions en configuration ouest comme en configuration est. L'organisation générale de l'Aéroport de Paris-Orly est basée sur l'utilisation préférentielle de 2 pistes orientées est-ouest utilisées de façon indépendante et spécialisée.

Seule une piste de secours d'orientation nord-sud, très peu utilisée, est présente en direction du site d'étude et son utilisation est la seule susceptible de provoquer des survols aériens au-dessus de la ZAC Chemin des Carrières. La piste nord-sud n'est pas utilisée par les services de la navigation aérienne en temps normal. Le fait qu'elle soit sécante avec l'une des pistes est-ouest est un facteur très limitant pour les opérations aériennes. Dans ces conditions, les nuisances sonores générées par la plateforme aéroportuaire d'Orly et les survols sont limitées. De ce fait, le secteur de Chemin des Carrières n'est pas concerné par le Plan de Gêne Sonore de l'Aéroport d'Orly (voir le point 5.2).



Circulation aérienne Paris Orly –Configuration Ouest et Est (source : SCE/DGAC)

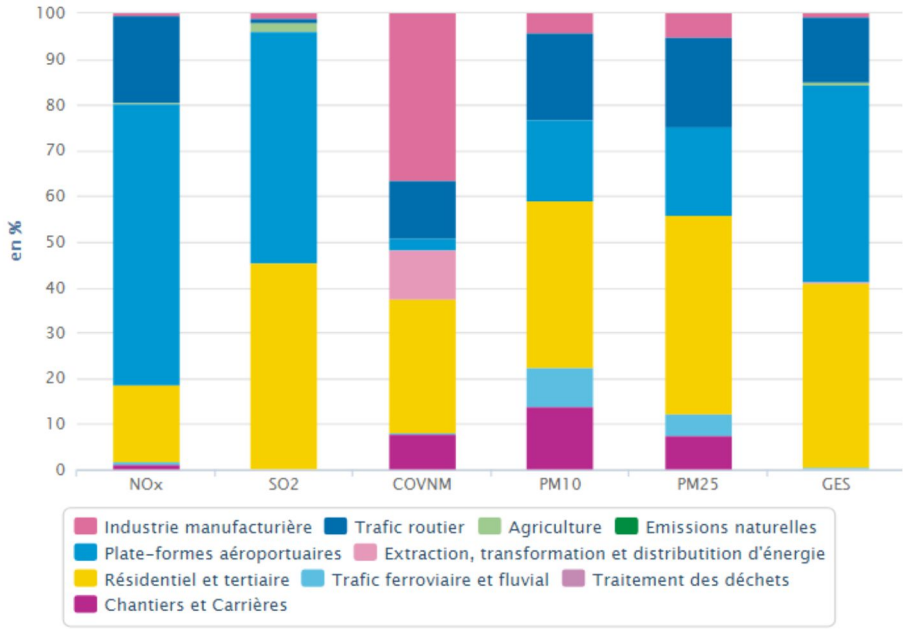
En conclusion, l'aménagement d'un projet urbain à dominante résidentielle dans le secteur de Chemin des Carrières est compatible avec l'environnement sonore du site. Afin de disposer de données exhaustives, un complément à l'étude acoustique sera réalisée afin d'analyser le cumul des contributions sonores de transports terrestres et d'avions en vol (PGS). Le cas échéant, des préconisations en matière de prévention vis-à-vis du bruit seront formulées et devront être prises en compte dans l'élaboration du projet urbain.

Qualité de l'air

En Ile-de-France, la qualité de l'air est mesurée par l'association AIRPARIF. La station de mesure la plus proche est celle d'Orly. Globalement, la qualité de l'air à Orly est bonne, avec plus de 75% des jours ayant un indice CITEAIR faible ou très faible.

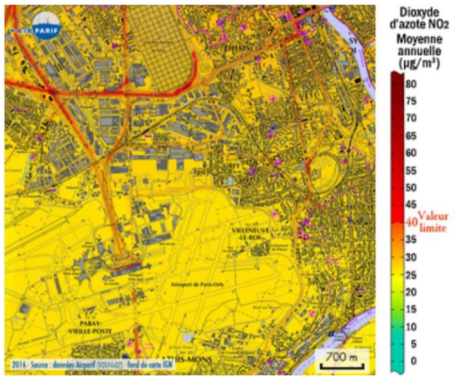
Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	19	5.21
[25-49]	274	75.07
[50-74]	65	17.81
[75-100]	7	1.92
[>100]	0	0

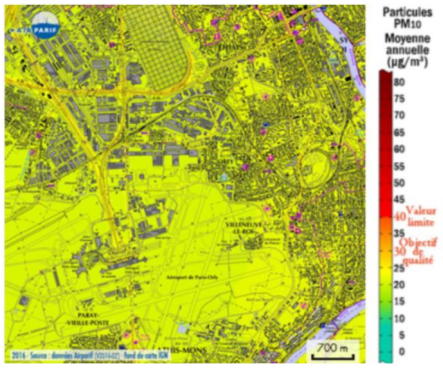
Indice CITEAIR sur la commune d'Orly pour l'année 2017



Bilan des émissions annuelles sur la commune d'Orly (2014)

Sur la commune d'Orly, on remarque que les postes les plus émetteurs sont le résidentiel/tertiaire, mais aussi la plateforme aéroportuaire. Les cartographies du dioxyde d'azote et des poussières montrent une concentration des émissions de polluants au niveau des voies de circulation. Dans l'ensemble, les valeurs limites ont été respectées sur l'année 2016, bien que les émissions en dioxyde d'azote NO2 présentent des concentrations se rapprochant de la valeur limite de 40µg/m³.

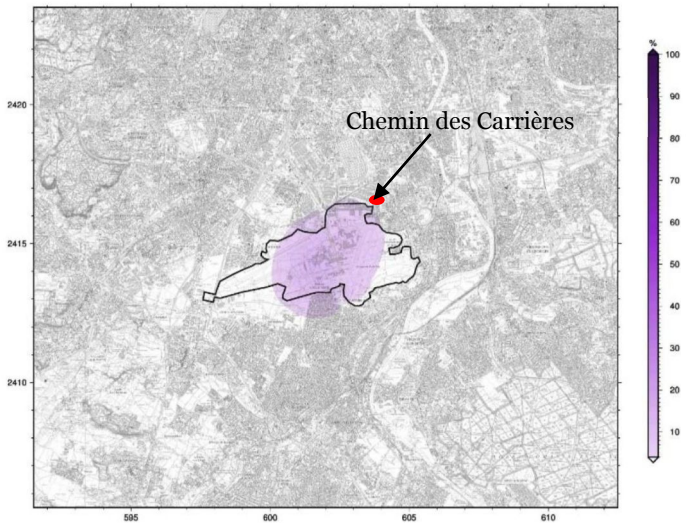




Cartographies des émissions de polluants sur l'année 2016 à Orly (Source : Airparif, 2016)

Afin d'évaluer l'impact des aéroports franciliens, Airparif a réalisé des « cartes de contribution ». Ce type de cartes permet de connaître la part attribuable aux aéroports (trafic aérien et l'ensemble des activités de la plateforme, hors trafic induit) et celle attribuable au trafic routier, dans les concentrations à proximité des plateformes aéroportuaires. L'aéroport Paris-Orly est imbriqué dans le cœur dense de l'agglomération parisienne. De ce fait, la contribution des autres sources polluantes (trafic routier, chauffage résidentiel/tertiaire, industries…) peut être prépondérante.

En oxydes d'azote (NOx), la distance d'impact des activités aéroportuaires autour de Paris-Orly est comprise entre 500 mètres (au nord de la plateforme) et 1 kilomètre (au sud). Le site de Chemin des Carrières n'est pas concerné par cet impact. Comme pour les années précédentes, la contribution relative maximale des activités aéroportuaires est de l'ordre de 10 %. Les concentrations de dioxyde d'azote modélisées aux abords de l'aéroport Paris-Orly sont globalement comprises entre 25 et 35 µg/m3, hormis dans les zones influencées par la présence d'axes routiers (notamment, l'Autoroute A6 à l'ouest et la RN7). Dans les zones d'influence des voies, les teneurs en NO2 dépassent 35 µg/m3.



Contributions (en %) des sources aéroportuaires en oxydes d'azote sur le domaine Paris-Orly pour l'année 2016 (source : AIRPARIF/SURVOL – Bilan 2016)

Concernant les particules PM10, l'impact des activités de l'aéroport Paris-Orly est limité à l'emprise de la plateforme elle-même (part n'excédant pas 4 %). L'importance des autres sources (trafic routier, chauffage résidentiel et tertiaire, industries…) justifie cette observation. Les sources de particules sont généralement plus diffuses et par conséquent, les concentrations de fond en PM10 sont plus homogènes. À proximité immédiate de l'aéroport Paris-Orly, la part relative du trafic est de l'ordre de 30 %. Dans la zone proche de l'aéroport Paris-Orly, les teneurs en PM10 les plus élevées sont relevées dans les zones traversées par l'Autoroute A6 (à l'ouest) et la route nationale RN7.

Pour les particules PM2.5, les résultats sont comparables aux observations faites pour les particules PM10. L'impact des émissions primaires liées aux activités aéroportuaires en PM2.5 est très faible (contribution ne dépassant pas 4 %). À proximité immédiate de l'aéroport Paris-Orly, la part relative du trafic est de l'ordre de 35 %. Les niveaux de PM2.5 les plus élevés sont enregistrés au droit et au voisinage des grands axes routiers du domaine d'étude. En situation de proximité au trafic, les teneurs peuvent ponctuellement atteindre 25 µg/m3 sur certaines portions des axes.

Au même titre que les particules (PM10, PM2.5), l'impact des émissions de benzène associées aux activités aéroportuaires de Paris-Orly n'est pas notable (part inférieure à 6 %). À proximité immédiate de la plateforme, la part relative du trafic est comprise entre 30 et 40 %. En 2016, les niveaux moyens de benzène sont globalement compris entre 0.5 et 1.5 µg/m3, autant en situation de fond urbain qu'à proximité du trafic routier et qu'aux abords de la plateforme de Paris-Orly.

Les niveaux moyens de NO2, particules (PM10, PM2.5) et C6H6 sur le domaine d'étude de l'aéroport d'Orly en 2016 ont été mis au regard des normes de qualité de l'air. La situation des polluants réglementés suivis autour de l'aéroport Paris-Orly est plutôt comparable à celle observée en région Île-de-France pour l'année 2016. Les concentrations de NO2 et de particules PM10 relevées sur le domaine d'étude restent problématiques, avec des dépassements importants de certaines valeurs limites. Pour le benzène, la valeur limite annuelle (VLA) est respectée en tout point de l'Île-de-France. Toutefois, il existe un risque faible et ponctuel de dépassement de l'objectif de qualité (OQ) sur la zone d'étude.

Polluants Domaine d'étude : PFA Paris-Orly	Valeur(s) limite(s)	Valeur cible	Objectif de qualité
NO_2	VLA : Dépassée VLH : Respectée	--	Dépassé
PM_{10}	VLA : Dépassée VLJ : Dépassée	--	Dépassé
$PM_{2.5}$	Respectée	Dépassée	Dépassé
C_6H_6	Respectée	--	Risque faible et ponctuel de dépassement

Situation des polluants réglementés suivis par rapport aux normes de qualité de l'air à proximité de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly en 2016

Polluants Île-de-France	Valeur(s) limite(s)	Valeur cible	Objectif de qualité
NO_2	VLA : Dépassée VLH : Dépassée	--	Dépassé
PM_{10}	VLA : Dépassée VLJ : Dépassée	--	Dépassé
$PM_{2.5}$	Respectée	Dépassée	Dépassé
C_6H_6	Respectée	--	Dépassé

Situation des polluants réglementés suivis par rapport aux normes de qualité de l'air en Île-de-France en 2016

En conclusion, sur la commune d'Orly, la qualité de l'air est relativement bonne. L'indice CITEAIR indique qu'en 2017 seulement 7 jours ont eu un indice élevé. Les postes les plus émetteurs sont le résidentiel/tertiaire ainsi

que la plateforme aéroportuaire. Des études menées par Airparif au voisinage de Paris-Orly ont montré l'existence d'un impact local de l'activité aéroportuaire. De manière plus générale, pour Paris-Orly, il est constaté que les niveaux étaient globalement plus élevés au nord du secteur, à cause de la proximité avec l'agglomération.

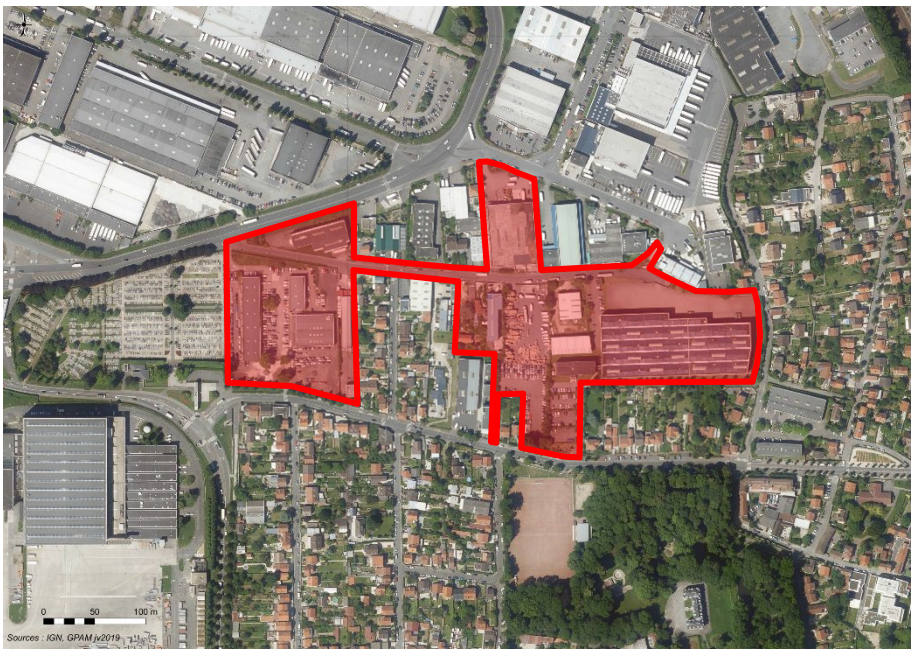
- Les valeurs limites en dioxyde d'azote et poussières (PM10) sont respectées sur la commune au regard des mesures d'AIRPARIF sur l'année 2016, bien que les émissions en dioxyde d'azote NO2 présentent des concentrations se rapprochant de la valeur limite de 40µg/m³ ;
- Les activités aéroportuaires génèrent des pollutions qui restent principalement cantonnées aux emprises de l'aéroport, bien que des dispersions de polluants aux alentours persistent ;
- Le site d'étude est très peu concerné par le survol des avions (survol occasionnel lié à une piste de secours orienté vers le site) ;
- Aucun équipement sensible n'est prévu dans le cadre du projet d'aménagement ;
- Le projet prévoit l'aménagement de nombreux espaces verts et liaisons douces, mesures favorables pour participer à la diminution des polluants dans l'air.

Cependant, afin d'étayer ces résultats et de les confirmer pour le secteur de Chemin des Carrières, une étude relative à la qualité de l'air, avec mesures in situ, sera réalisée courant 2019. Les mesures porteront sur le dioxyde d'azote et le benzène, sur deux périodes distinctes aux conditions météorologiques contrastées. Le cas échéant et si nécessaire, des préconisations en matière de prévention vis-à-vis de la pollution aérienne seront formulées dont le projet urbain devra tenir compte.

4. LA MISE EN OEUVRE OPÉRATIONNELLE DE LA ZAC CHEMIN DES CARRIÈRES

4.1. Périmètre de la ZAC

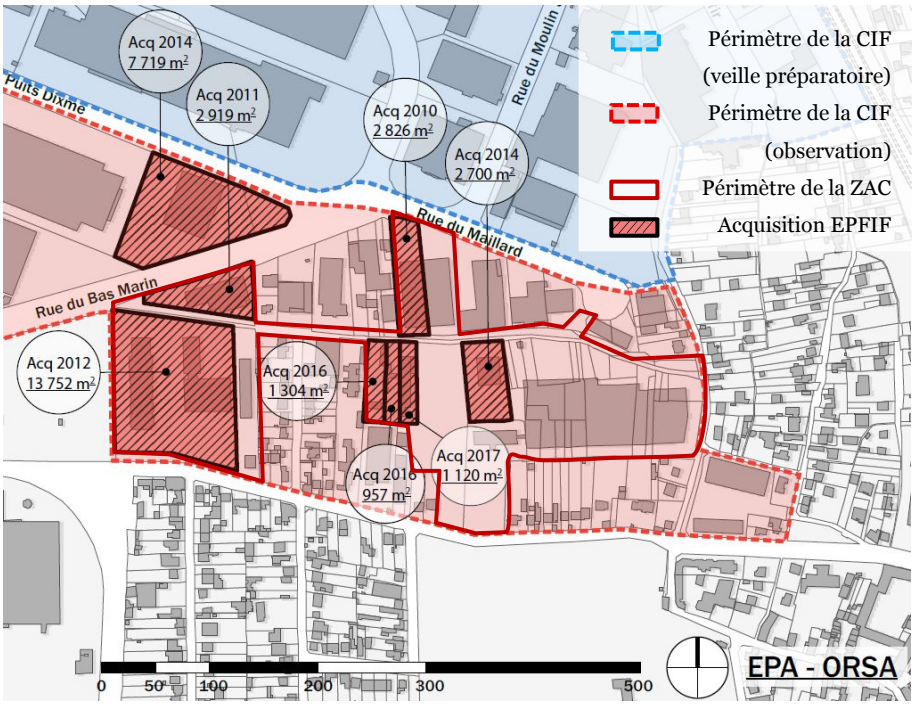
La ZAC Chemin des Carrières couvre une superficie d'environ 6,4 hectares, avec un périmètre traduisant la volonté d'une insertion fine dans le tissu urbain existant. Ainsi, les ensembles pavillonnaires existants ainsi que les activités les moins nuisantes, compatibles avec un tissu résidentiel (fleuriste, boucherie, bureaux), ont été conservés et sont donc exclus du périmètre de la ZAC.
En revanche, les entrepôts les plus nuisants, peu compatibles avec un fonctionnement à dominante résidentiel, et avec des emplacements stratégiques pour le fonctionnement du projet urbain (en termes de maillage viaire notamment) ont été inclus dans le périmètre de la ZAC. Par ailleurs, deux pavillons ont fait l'objet d'acquisitions par voie de préemption et sont inclus dans le périmètre de la ZAC, leur emplacement aux 12 et 14 chemin des Carrières permettant d'assurer une meilleure assise du projet urbain avec la définition de lots plus généreux.



Périmètre de la ZAC

4.2. La maîtrise foncière

Les terrains inclus dans le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières le sont également dans celui de la ZAD SENIA, instituée par le décret n°2011-1131 du 21 septembre 2011 (suite à la création d'une pré-ZAC par l'arrêté préfectoral n°2009/2268 du 17 juin 2009) pour une durée de six ans renouvelée jusqu'en 2021 par l'arrêté préfectoral n°2015/2761 du 11 septembre 2015. Cette ZAD a été instaurée car la mise en œuvre d'un projet urbain sur le secteur du SENIA nécessite que l'EPA ORSA puisse exercer le droit de préemption sur les biens immobiliers concernés. Dans ce cadre, sept parcelles de la ZAC ont été acquises par l'EPA ORSA ou par l'EPFIF (sous Convention d'Intervention Foncière avec l'EPA ORSA et les Villes de Thiais et d'Orly, convention signée le 23 novembre 2009). Cette convention prévoit que l'EPA ORSA est le garant final du rachat des parcelles acquises dans ce cadre par l'EPFIF.



Maîtrise foncière de la ZAC Chemin des Carrières

Il est prévu que cette ZAC soit à maîtrise foncière partielle, et que les parcelles situées au 64 avenue de la Victoire et au 38 chemin des Carrières soient aménagées par leur propriétaire respectif, encadré par des conventions de constructeurs autonomes au titre des L311-4 et L311-5 du Code de l'Urbanisme.

Par ailleurs, afin d'assurer la maîtrise de l'ensemble des parcelles destinées à être acquises in fine par l'EPA ORSA, il est prévu qu'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique soit portée par l'EPA ORSA pour déclencher des expropriations le cas échéant.

4.3. Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone

Le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone est le suivant :

- 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.

Soit au total 52 800 m² environ de surface de plancher (SDP).

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. Quatre lots seront réalisés sur les parcelles sous conventions de constructeur autonome.

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.

4.4. 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

La phase 1

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. Les lots 1, 2 et 3, situés à l'ouest de la ZAC, 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 de 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.

La phase 2

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. La requalification totale de Chemin des Carrières, ainsi que la création de la voie débouchant sur l'avenue de la Victoire en partie centrale, et l'aménagement de la place des jeux sont prévus au cours de cette phase.

La phase 3

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.

5. PRÉSENTATION DU PROJET DE DÉLIMITATION D'UN SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN (SRU)

5.1. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le périmètre de la ZAC Chemin des Carrières est inclus dans l'ex-zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté inter préfectoral n°2012/4046, et est donc soumise aux prescriptions réglementaires limitant les possibilités de construction de nouveaux logements.

Les plans d'exposition au bruit (PEB) ont pour objet de délimiter des zones de bruit auquel sont exposés les riverains des aérodromes et dans lesquelles la constructibilité est limitée afin de limiter l'exposition au bruit des riverains. Ils se fixent pour objectif de maîtriser d'urbanisation aux abords des infrastructures aéroportuaires.
Institués par l'Etat, les plans d'exposition au bruit des aérodromes distinguent, à partir d'un indice appelé « psophyque » permettant d'évaluer la gêne due au bruit, trois zones de bruit (de A et B « fort » à C « modéré ») qui constituent des servitudes d'utilité publique encadrant et limitant le droit à construire des parcelles qui les composent. Les prescriptions réglementaires d'urbanisme applicables à chacune des zones de bruit définies figurent à l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme (de portée législative) et visent essentiellement à interdire les possibilités de construction de nouveaux logements dans les zones A et B, et à les limiter en zone C.

Les prescriptions de l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme interdisent par principe dans les zones délimitées par les PEB l'extension de l'urbanisation et la création d'équipements publics lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances dues au bruit. A cette interdiction, il apporte cependant quelques tempéraments qui varient en fonction de la nature des projets et du type de projets.
S'agissant des constructions nouvelles à usage d'habitation, trois exceptions sont ainsi délimitées :

- Dans les trois zones, les habitations nécessaires à l'activité aéronautique ou qui y sont liées (logements de fonction et hôtels pour voyageurs) ;
- Dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ;
- En zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

Les constructions à usage industriel, commercial ou de bureaux peuvent être admises en toutes les zones de bruit, si elles sont compatibles avec une utilisation rationnelle des terrains et quelles ne risquent pas d'entraîner dans l'immédiat ou à terme l'implantation d'une population permanente. Les équipements publics ou collectifs sont admis si nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

S'agissant de l'habitat existant, les opérations de réhabilitation, de reconstruction ou d'extension des constructions existantes sont autorisées en zones A et B à la condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement d'accueil des habitants exposés aux nuisances, et autorisées en zone C à la condition de n'entraîner qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil dans les secteurs urbanisés et desservis en équipements publics. Des opérations de réaménagement urbain peuvent être également autorisées sous la même réserve de ne pas augmenter significativement la population.

Le plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly a été rendu public le 3 septembre 1975 par arrêté interpréfectoral (Val-de-Marne et Essonne). Conformément au code de l'urbanisme de l'époque, il distinguait trois zones de bruit (de A et B « fort » à C « modéré »), et constatait en raison des incertitudes sur les diverses hypothèses retenues pour le calcul des indices de bruit des approximations qui ont permis de déterminer des zones dites « d'incertitude » sur la limite entre chaque zone de bruit.

Par arrêté en date du 21 décembre 2012, les Préfets du Val-de-Marne et de l'Essonne approuvaient la révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly. La carte stratégique du bruit a été élaborée sur la base des nouveaux indices Lden[1], ce qui aurait dû permettre la perte des zones de bruit sur la commune d'Orly. Cependant, cette carte se doit d'entériner l'article L. 112-9 du code de l'urbanisme qui stipule qu'à compter du 20 février 2009, le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire, ne comprend que des zones A et B. Toutefois, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009, les servitudes d'urbanisme[2] restent

---

1En application de la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002, un nouvel indice est désormais utilisé pour l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement : l'indice Lden (Leq=level (niveau), d=day (jour),e=evening (soirée),n=night (nuit)), recommandé pour tous les modes de transport au niveau européen. Il découpe la journée en trois périodes (la période du jour s'étend de 6 heures à 18 heures, la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures (elle est pondérée par un facteur 5), la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures (elle est pondérée par un facteur 10).Le Lden est défini comme le niveau énergétique moyen sur la période de 24 heures, pour lesquelles on applique des « pénalités » selon les sous périodes (5 dB(A) pour la soirée, 10 dB(A) pour la nuit).

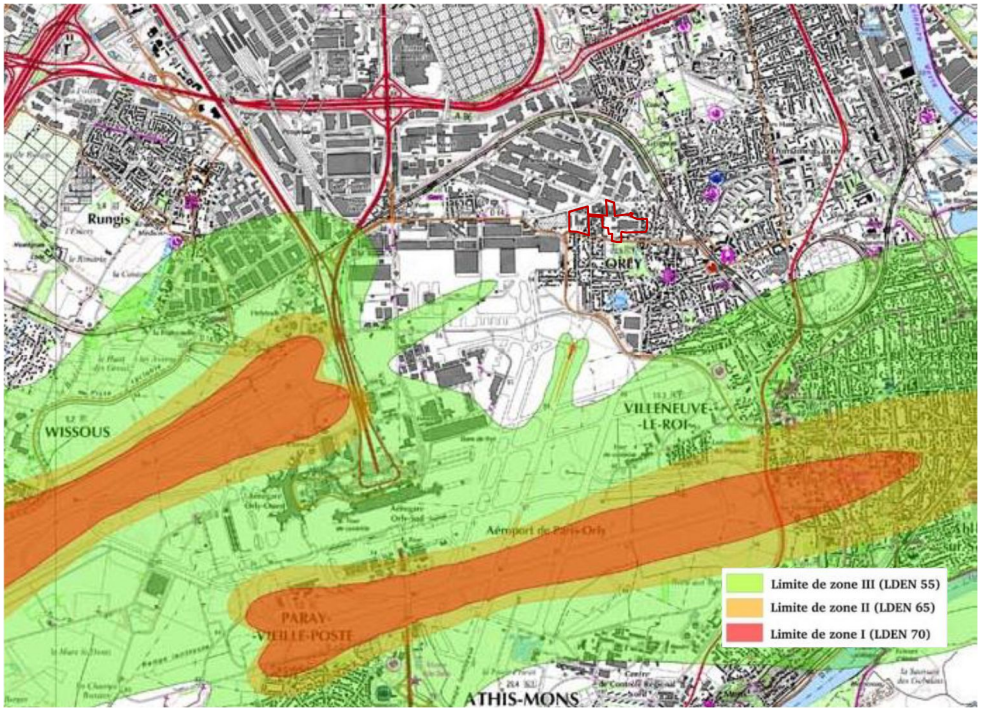
Sa formule est la suivante : Lden = 10Lg[(12/24).10(Ld/10)+(4/24).10((Le+5)/10)+(8/24).10((Ln+10)/10)] [1]

[2] Ces servitudes d'utilité publique sont d'ordre législatif et définies aux 1°, 2° et 5° de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme.

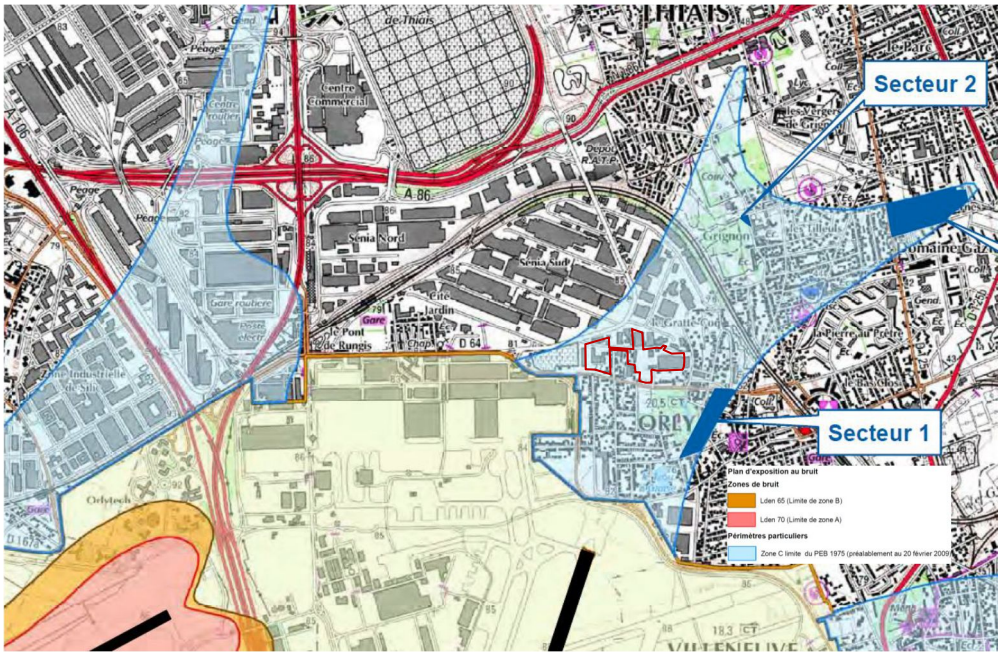
applicables, ce qui a pour effet de geler les limites de la zone C sur Orly et d'intégrer les anciennes zones A et B du précédent PEB à cette dernière.

La révision du PEB d'Orly ne comprend donc que des zones A et B. Mais, elle entérine les dispositions législatives de la loi du 18 février 2009 pour l'accélération des programmes de construction et d'investissement publics et privés qui a pour effet de maintenir et même figer pour l'aéroport d'Orly les limites de la zone C du PEB de 1975 indépendamment du calcul des indices de bruit. De ce fait, pour le territoire de la commune, la révision du PEB fond en une seule zone C toutes les zones de bruit existantes auparavant sur la ville. Il diverge ainsi de la délimitation des zones de bruit réelles figurant sur le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport d'Orly. Le PGS (qui comprend trois zones de bruit) a été révisé par arrêté interpréfectoral du 30 décembre 2013. Orly n'est plus concerné que par la zone 3 (verte) qui est la moins bruyante.

Le secteur de la ZAC Chemin des Carrières n'est pas concerné par le plan de gêne sonore, son survol n'étant lié qu'à l'utilisation très occasionnelle de la piste de secours nord-sud.



Extrait du PGS de l'aéroport d'Orly (déc 2013) et localisation de la ZAC Chemin des Carrières



Extrait du PEB de l'aéroport d'Orly (nov 2013) et localisation de la ZAC Chemin des Carrières

5.2. Procédure d'institution du secteur de renouvellement urbain pour Chemin des Carrières

Le secteur de renouvellement urbain

La procédure d'institution d'un secteur de renouvellement urbain sur la zone C du plan d'exposition au bruit est régie par les articles L. 112-9 et L. 112-10 du code de l'urbanisme.

Ainsi, dans les zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être

délimités par le Préfet après enquête publique réalisée conformément au code de l'environnement.

L'article L. 112-9 stipule que sur l'aéroport d'Orly, dont les créneaux horaires attribuables sont réglementés, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur des secteurs mentionnés à l'article L. 112-10 est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative.

L'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis Seine amont (EPA ORSA), créé par le décret n° 2007-785 du 10 mai 2007, est compétent, conformément aux dispositions de l'article L. 321-14 du code de l'urbanisme, 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.
L'opération d'aménagement Chemin des Carrières est située dans le périmètre de compétence de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre constitué le 1er janvier 2016 lors de la création de la Métropole du Grand Paris. Ce dernier, juridiquement compétent depuis le 1er janvier 2016 du fait de sa compétence « plan local d'urbanisme », s'inscrit dans cette procédure.

Le Conseil municipal d'Orly a délibéré le 20 juin 2019 pour saisir l'EPT afin qu'il procède à une demande de création d'un nouveau secteur de renouvellement urbain pour la ZAC Chemin des Carrières, ce qui a conduit à une délibération du conseil territorial en date du 25 juin 2019. Le conseil d'administration de l'EPA ORSA a approuvé le dossier de demande de création d'un secteur de renouvellement urbain le 03 juillet 2019.

L'EPT a missionné l'EPA ORSA pour rédiger la présente notice, coordonner les études spécifiques et constituer le dossier de présentation soumis à enquête publique.

Enquête publique

En application de l'article L. 112-10-5° du code de l'urbanisme, le présent projet de création d'un secteur de renouvellement urbain pour la ZAC Chemin des Carrières localisée dans la zone C du plan d'exposition au bruit d'Orly est soumis à enquête publique dans les conditions déterminées par les articles R. 123-1 et suivants du code de l'environnement. Cette enquête publique sera prescrite par le Préfet du Val-de-Marne par un arrêté qui précisera :

- le nom de la personne désignée en qualité de commissaire enquêteur(trice) par ordonnance de la Vice-Présidente du Tribunal administratif de Melun ;
- les lieux, dates et modalités pratiques d'organisation de l'enquête publique. Un dossier d'enquête publique sera tenu librement à disposition du public ;
- les lieux, dates et modalités pratiques de réception du public par le (la) commissaire enquêteur(trice) ;
- pendant la durée de l'enquête publique, les observations pourront être consignées sur le registre d'enquête côté et paraphé, déposé aux lieux

d'enquête publique ou adressées par écrit au commissaire enquêteur(trice) (à l'adresse du lieu de l'enquête publique) qui les annexera au registre ;

- le rapport et les conclusions de la Commissaire enquêtrice seront tenus à la disposition du public au centre administratif municipal (Service de l'urbanisme) d'Orly et à la Préfecture du Val-de-Marne aux jours et heures habituels d'ouverture, pendant une période d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique et de la remise du rapport ;
- les mesures de publicité légale d'ouverture d'enquête publique : publication dans la presse, sites Internet des maîtres d'ouvrage, affichage administratif, etc.

Le dossier d'enquête publique se compose des pièces suivantes :

- Pièce 1 : présente notice de présentation ;
- Pièce 2 : plan de situation ;
- Pièce 3 : plan de masse ;
- Pièce 4 : projet de délimitation du secteur de renouvellement urbain. Cette pièce contient le projet d'arrêté préfectoral créant le secteur de renouvellement urbain qui est soumis à enquête publique. Il est accompagné du plan de délimitation du secteur ;
- Pièce 5 : annexe des actes administratifs :
    - Délibération du Conseil municipal d'Orly en date du 20 juin 2019 portant avis favorable au projet de délimitation d'un nouveau secteur de renouvellement urbain sur la zone C du PEB de l'aéroport d'Orly pour la ZAC Chemin des Carrières ;
    - Délibération du Conseil territorial Grand-Orly Seine Bièvre en date du 25 juin 2019 approuvant le projet de délimitation d'un nouveau secteur de renouvellement urbain sur la zone C du PEB de l'aéroport d'Orly pour la ZAC Chemin des Carrières, et demandant à M. le Préfet du Val de Marne à ce que ce secteur soit délimité sur le PEB.
    - Délibération du conseil d'administration de l'EPA ORSA en date du 03 juillet 2019 portant avis favorable au projet de délimitation d'un nouveau secteur de renouvellement urbain sur la zone C du PEB de l'aéroport d'Orly pour la ZAC Chemin des Carrières.
- Pièce 6 : annexe des textes législatifs et réglementaires :
    - Extraits du code de l'urbanisme relatifs au plan d'exposition au bruit;
    - Extraits du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques.

A l'expiration du délai de l'enquête publique, le registre d'enquête sera clos et signé par le (la) commissaire enquêteur(trice)qui disposera d'un délai de trente jours pour transmettre à la Préfecture le dossier avec son rapport dans lequel figureront ses conclusions motivées. Une copie du rapport du (de la) commissaire enquêteur(trice) sera adressée au Tribunal administratif de Melun. Le public pourra consulter ce rapport à la Préfecture du Val-de-Marne et aux lieux d'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture des services pendant une période d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique et de la remise du rapport du (de la) commissaire enquêteur(trice).

Suite aux conclusions du (de la) commissaire enquêteur(trice) et en l'absence de réserves, le Préfet du Val-de-Marne signera l'arrêté autorisant la création du secteur de renouvellement urbain pour la ZAC Chemin des Carrières. En

cas de réserves du (de la) commissaire enquêteur(trice), ces dernières devront être levées par l'assemblée délibérante de l'Etablissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre pour que le Préfet du Val-de-Marne puisse signer l'arrêté.

5.3. Projet de Secteur de Renouvellement Urbain

La proposition de délimitation d'un SRU correspond au périmètre de la ZAC Chemin des Carrières, et s'étend sur 6,4 hectares. Le plan de projet délimitation du secteur de renouvellement urbain est une pièce constitutive du présent dossier de demande de délimitation d'un secteur de renouvellement urbain.

Projet de délimitation du secteur de renouvellement urbain

5.4. Evolution du nombre de logements dans la ZAC Chemin des Carrières

La programmation envisagée pour la ZAC Chemin des Carrières est de 770 logements, dont 20% de logements sociaux, soit 50 800 m² environ de surface de plancher (SDP), en prévoyant une surface moyenne de 65 m² de SDP pour les logements collectifs et de 90 m² de SDP pour les logements individuels (environ 25 logements).

Le périmètre de la ZAC inclut deux parcelles occupées par des pavillons, représentant environ 5 personnes.

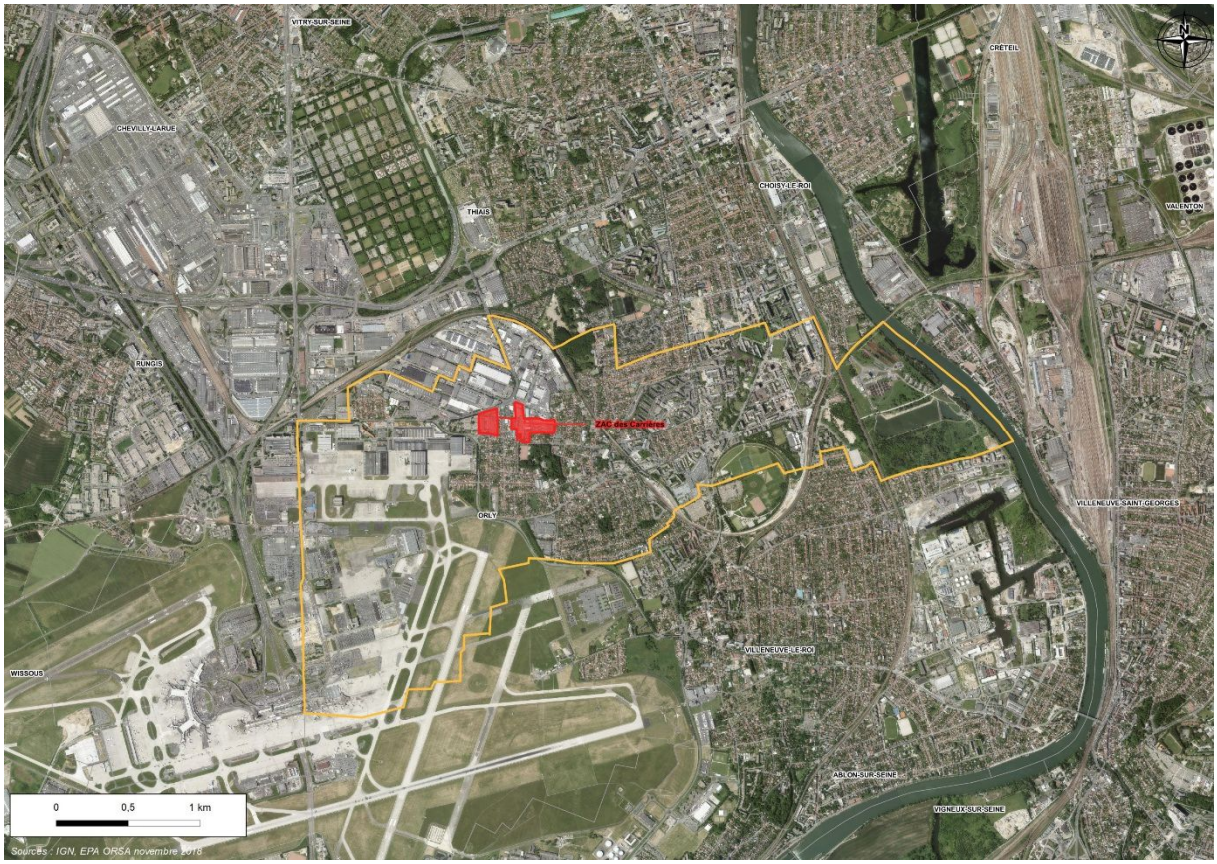
Considérant la taille moyenne des ménages à Orly (2,6 personnes par ménage en 2015), on peut estimer à environ 1 997 le nombre de personnes nouvelles induites par la création de logements dans le secteur.

6. CONCLUSION

Au regard des éléments portés à la connaissance de M. le Préfet du Val-de-Marne, l'Etablissement Public Territorial sollicite ce dernier pour la délimitation d'un secteur de renouvellement urbain sur le secteur de Chemin des Carrières, permettant la création de 768 nouveaux logements.

ZAC CHEMIN DES CARRIERES	DOSSIER DE SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN	JUIN 2019

PLAN DE SITUATION

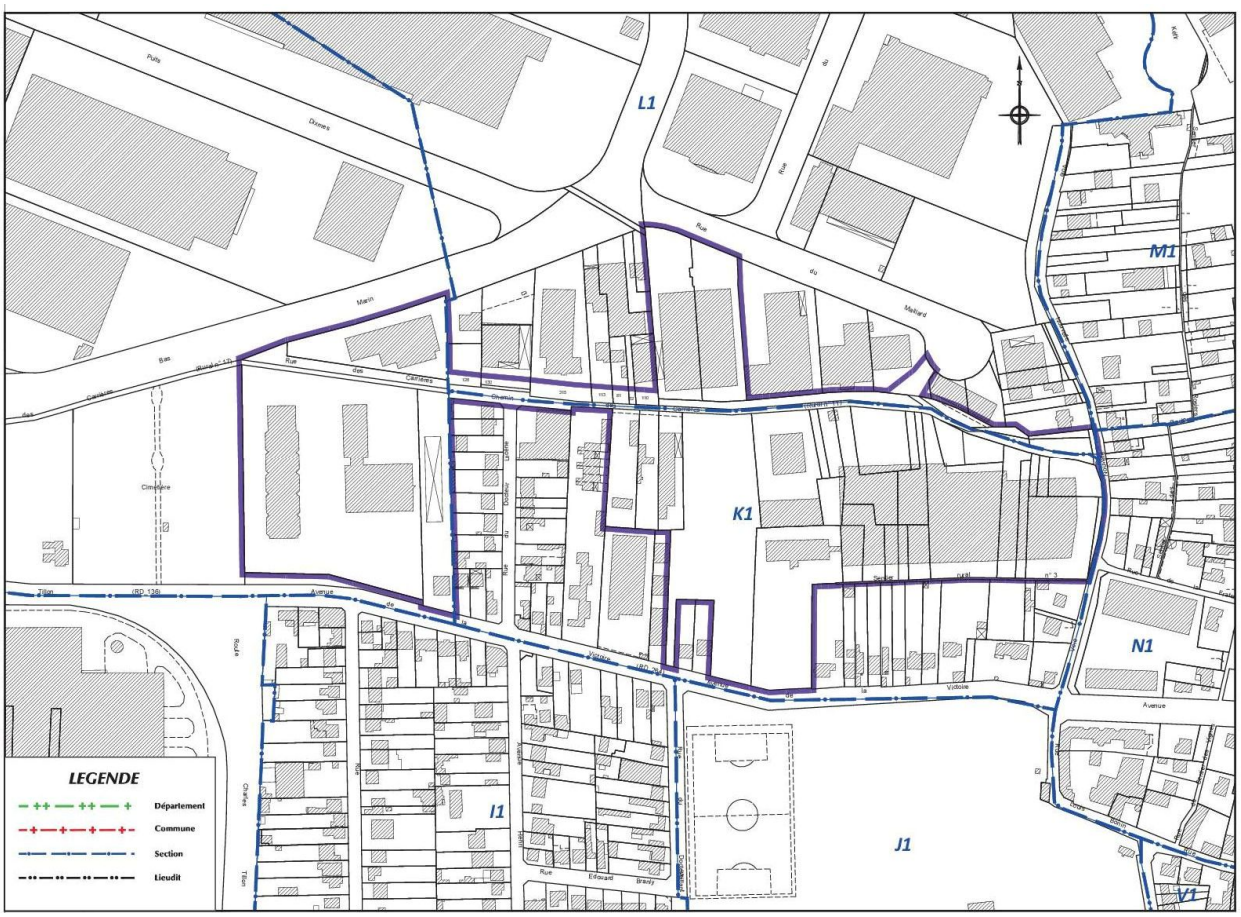


ZAC CHEMIN DES CARRIERES	DOSSIER DE SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN	JUIN 2019

PLAN MASSE

ZAC CHEMIN DES CARRIERES	DOSSIER DE SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN	JUIN 2019

PROJET DE DELIMITATION DE SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN



ZAC CHEMIN DES CARRIERES	DOSSIER DE SECTEUR DE RENOUVELLEMENT URBAIN	JUIN 2019

TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES

Extraits du code de l'urbanisme relatifs au plan d'exposition au bruit

- Article L. 112-9 du code de l'urbanisme

« Le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B.
Toutefois, les dispositions prévues aux 1°, 2° et 5° de l'article L. 112-10 restent applicables à l'intérieur du périmètre défini par la zone C du plan d'exposition au bruit en vigueur au 19 février 2009 sur les aérodromes mentionnés au premier alinéa. En outre, pour l'application à ces aérodromes du 5° de l'article L. 112-10, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur des secteurs mentionnés audit 5° est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative. »

- Article L. 112-10 du code de l'urbanisme

« Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

A cet effet :

1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

a) De celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;

b) Dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

c) En zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation acoustique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;

2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12 ;

5° Dans les zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »

Extraits du code de l'environnement relatifs aux enquêtes publiques

- Article L. 123-2 du code de l'environnement

« I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception :

- des projets de zone d'aménagement concerté ;

- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat ;

- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ;

- des projets d'îles artificielles, d'installations, d'ouvrages et d'installations connexes sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive ;

2° Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification faisant l'objet d'une évaluation environnementale en application des articles L. 122-4 à L. 122-11 du présent code, ou L. 104-1 à L. 104-3 du code de l'urbanisme, pour lesquels une enquête publique est requise en application des législations en vigueur ;

3° Les projets de création d'un parc national, d'un parc naturel marin, les projets de charte d'un parc national ou d'un parc naturel régional, les projets d'inscription ou de classement de sites et les projets de classement en réserve naturelle et de détermination de leur périmètre de protection mentionnés au livre III du présent code ;

4° Les autres documents d'urbanisme et les décisions portant sur des travaux, ouvrages, aménagements, plans, schémas et programmes soumises par les dispositions particulières qui leur sont applicables à une enquête publique dans les conditions du présent chapitre.

II. - Lorsqu'un projet, plan ou programme mentionné au I est subordonné à une autorisation administrative, cette autorisation ne peut résulter que d'une décision explicite.

III. - Les travaux ou ouvrages exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

III bis. - Sont exclus du champ d'application du présent chapitre afin de tenir compte des impératifs de la défense nationale :

1° Les installations réalisées dans le cadre d'opérations secrètes intéressant la défense nationale ainsi que, le cas échéant, les plans de prévention des risques technologiques relatifs à ces installations ;

2° Les installations et activités nucléaires intéressant la défense mentionnées à l'article L. 1333-15 du code de la défense, sauf lorsqu'il en est disposé autrement par décret en Conseil d'Etat s'agissant des autorisations de rejets d'effluents ;

3° Les aménagements, ouvrages ou travaux protégés par le secret de la défense nationale ;

4° Les aménagements, ouvrages ou travaux intéressant la défense nationale déterminés par décret en Conseil d'Etat, ainsi que l'approbation, la modification ou la révision d'un document d'urbanisme portant exclusivement sur l'un d'eux.

IV. - La décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent chapitre n'est pas illégale du seul fait qu'elle aurait dû l'être dans les conditions définies par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

V. - L'enquête publique s'effectue dans le respect du secret de la défense nationale, du secret industriel et de tout secret protégé par la loi. Son déroulement ainsi que les modalités de sa conduite peuvent être adaptés en conséquence. »

- Article R. 123-1 et suivants du code de l'environnement