



**PRÉFET
DU VAL-
DE-MARNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale de l'environnement,
de l'aménagement et des transports d'Île-de-France
Unité départementale du Val-de-Marne**

Créteil, le **02 MARS 2023**

Affaire suivie par : Olivier COMPAGNET

Service de la planification et de l'aménagement des territoires

Direction du service

Tél. : 01 49 80 26 95

Courriel : olivier.compagnet@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Président,

Par délibération n°2021-01-26_2217 du 26 janvier 2021, l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre (EPT GOSB) a prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Vous aviez formulé le souhait, dès février 2021, de lancer une démarche partenariale avec les services de l'État et d'engager un échange préalable de présentation de la note d'enjeux de l'État avant sa diffusion officielle. Je vous propose ainsi, sur la base de ce projet de note d'enjeux ci-jointe, d'organiser cet échange.

Cette note est un support pour le dialogue entre l'EPT GOSB et les services de l'État associés à l'élaboration du document, en complément du porter à connaissance (PAC) réglementaire que je vous ai transmis le 7 avril 2022. Elle correspond à un document d'aide à la décision qui n'a pas vocation à constituer un acte de procédure de l'élaboration du document d'urbanisme, ni à avoir de portée juridique contraignante, y compris vis-à-vis de l'autorité de l'État, qui demeure maître d'exercer son contrôle de légalité sans lien avec son contenu. Cette note ne prétend pas à être exhaustive et n'a pas vocation à aborder de façon détaillée l'ensemble des thématiques à traiter dans un PLUi. Elle a pour objet de présenter une vue d'ensemble des principaux enjeux et points de vigilance sur lesquels les services de l'État porteront une attention particulière tout au long de la procédure et particulièrement au cours de l'association à l'élaboration de votre PLUi.

Le projet de territoire traduit dans le PLUi à l'échelle de l'EPT, devra porter l'ambition de réinterroger et de dépasser les partis d'aménagement inscrits dans les PLU existants, et traduire les enjeux du territoire. Les enjeux, que l'État a identifiés, sont déclinés en quatre parties dans la note. D'une part, la transformation du territoire doit s'accompagner de la recherche d'un certain équilibre entre l'emploi, le logement et l'environnement. D'autre part, le développement urbain doit s'articuler avec les nombreux risques et nuisances qui impactent le territoire (pollutions, inondations, risques de retraits et gonflements d'argiles, carrières, bruits, ICPE) liés notamment, à son passé industriel, à la présence de grands équipements et des cours d'eau. Par ailleurs, les enjeux liés à la transition énergétique et

**Monsieur Michel Leprêtre,
Président de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre
Bâtiment Askia
11 avenue Henri Farman
BP748
94 398 Orly aérogare Cedex**

écologique, identifiée comme priorité nationale dans le cadre de la lutte et de l'adaptation au changement climatique, doivent être déclinés par le PLUi, qui doit viser le renforcement de la résilience du territoire et l'amélioration du cadre de vie de ses habitants. Enfin, le territoire doit se développer en cohérence avec les territoires limitrophes et renforcer les interconnexions.

La priorité du PLUi sera d'accompagner la forte dynamique de renouvellement urbain d'un territoire fortement soumis aux risques et nuisances, qui se traduit par l'existence d'une cinquantaine de ZAC, dont une quinzaine relève de la compétence de l'État et sont situées dans le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) et d'Orly Rungis Seine Amont (ORSA). Cette dynamique doit également être soutenue autour des 10 gares du Grand Paris Express, accueillies sur le territoire à l'horizon 2025-2030, qui constituent des secteurs attractifs majeurs. Il est nécessaire de veiller à la bonne articulation entre ce réseau de transports et l'aménagement de ces secteurs qui doivent accueillir une densité appropriée, favorisant la mixité sociale (logements libres et aidés), et fonctionnelle (commerces, bureaux, logements, équipements publics...) avec un bon niveau de rabattement des déplacements en mobilité active. Cette urbanisation devra favoriser une meilleure répartition de l'emploi et des types de logements. Elle devra aussi se concilier avec des principes d'aménagement en faveur de la transition écologique et énergétique pour s'adapter au changement climatique et assurer une bonne qualité du cadre de vie aux habitants.

D'autres enjeux alimenteront également le contenu du PLUi :

- **Renforcer la mixité fonctionnelle**

Le PLUi sera attentif à un développement cohérent et équilibré du territoire, qui assure le lien entre les centralités nouvelles et anciennes. La proximité des fonctions doit être recherchée à toutes les échelles territoriales, y compris à l'échelle plus locale des quartiers. Le PLUi pourrait ainsi promouvoir davantage de mixité fonctionnelle (lieux de résidence, lieux de travail, commerces, activités, équipements, espaces de nature) dans les quartiers existants et futurs, en particulier dans les quartiers de gares où il étudiera également la possibilité d'implanter des « pensions de famille ».

- **Favoriser l'équilibre emploi habitat**

La forte concentration des emplois au cœur de l'agglomération parisienne entraîne de nombreux déplacements qui impactent la qualité de l'air, la santé et aggravent l'effet de serre. Toutefois, avec un taux d'emploi¹ de 0,95, le territoire de l'EPT présente un certain équilibre de l'emploi et de la population et paraît globalement peu polarisé. Pour autant, d'importantes disparités existent entre les communes, certaines présentant une forte spécialisation résidentielle (Ablon-sur-Seine, Savigny-sur-Orge, Choisy-le-Roi ou L'Haÿ-les-Roses) et d'autres des densités d'emplois très importantes (Rungis, Orly). Le PLUi devrait donc contribuer à réduire ces disparités en matière d'équilibre habitat-emploi en favorisant la production de logements à « proximité » des secteurs d'emplois.

- **Maintenir la dynamique de production de logement**

L'EPT dépasse son objectif annuel de territorialisation de l'offre de logements fixé en 2016 pour le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH) à hauteur de 5 600 logements, mais avec une répartition inégale au sein du territoire. On observe toutefois une baisse de la construction au dernier trimestre 2019 et en 2020. Ce phénomène, conjugué à la croissance démographique naturelle et à l'attractivité du territoire, entraîne une tension entre l'offre et la demande en logements et une augmentation des prix du foncier. Le maintien du rythme de développement quantitatif de l'offre de logements autour de 5 600 logements par an, en veillant à une répartition équilibrée dans le territoire, semble indispensable pour freiner autant que possible cette tendance. Le PLUi pourra assurer le développement urbain correspondant en favorisant la densification (+15%) notamment dans les espaces pavillonnaires, les secteurs bien desservis en transports, à proximité des gares et le long de l'axe Seine.

- **Poursuivre le développement économique spécifique du territoire**

L'EPT constitue un pôle économique majeur du sud francilien, reconnu à l'échelle régionale. Le profil économique du territoire est marqué par l'existence de grandes plaques économiques monofonctionnelles (aéroport d'Orly, MIN de Rungis), d'équipements de génie urbain, de zones

¹Rapport entre le nombre d'emplois existant sur un territoire et le nombre d'actifs résidant sur ce même territoire

d'activités de fournitures industrielles et de BTP et par l'importance des activités de transport et de logistique. Le tissu de TPE/PME et l'économie résidentielle sont plutôt présents dans le sud du territoire. Le PLUi pourra prévoir des dispositions permettant le maintien, le développement et la modernisation de ces grandes activités économiques structurantes. On constate en effet que si la fonction « transport-logistique » est fortement représentée (indice de spécificité de 1,6 et 12 % des emplois du T12²), elle perd toutefois des emplois entre 2007 et 2017 (-7 %). Depuis une quinzaine d'année on constate également une tertiarisation des activités, surtout au nord du territoire (implantation de sièges sociaux, Orange Village, Campus Sanofi, pôle Cœur d'Orly). Toutefois, pour certaines communes (Arcueil et Cachan notamment), on note des déséquilibres logements/bureaux significatifs par rapport à l'objectif du SDRIF qui vise la construction de 3 m² de logement pour 1 m² carré de bureaux pour assurer l'équilibre habitat-emploi. Il est donc souhaitable que le PLUi prévoit un rééquilibrage de la production de bureaux dans ces communes.

- **Mieux répartir et intégrer le parc social afin favoriser la mixité sociale**

La structure actuelle de l'offre de logement du territoire Grand Orly Seine Bièvre comporte de nombreux logements financièrement abordables pour les catégories modestes ou moyennes, en particulier des logements sociaux. Le taux de logements locatifs sociaux de l'EPT approche ainsi les 40 % au 1er janvier 2020. Toutefois, la tension sur le parc social reste importante et ne facilite pas les décohabitations familiales. En effet, ce parc existant est essentiellement constitué de grands logements, et est faiblement doté en petits logements. Le PLUi veillera donc à prévoir le développement de petites typologies de logement (T1 et T2) pour faciliter le parcours résidentiel des habitants actuels et à venir. Par ailleurs, la mixité sociale est localement trop faible au sein du territoire. Un septième de la population du territoire habite les quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV). Il apparaît donc nécessaire de développer le logement social dans les zones nouvellement aménagées et proches d'aménités (transport en commun, etc.), de désenclaver ces quartiers pour lutter contre l'isolement, et de prévoir une part suffisante de logements sociaux dans les nouveaux quartiers développés à proximité de transports en commun, par exemple en permettant de densifier les secteurs pavillonnaires. Le PLUi devra satisfaire aux objectifs communaux de production de logements locatifs sociaux prévus par la loi SRU en veillant à leur localisation notamment dans les secteurs attractifs et connaissant un fort renouvellement. Une meilleure répartition des logements adaptés³ privilégiant la proximité des transports et aménités est également à prévoir dans le PLUi pour répondre aux besoins des ménages les plus fragiles qui sont actuellement fortement concentrés sur Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine. Le PLUi portera également attention aux capacités existantes d'hébergement d'urgence et d'insertion et aux besoins éventuels en la matière.

- **Favoriser l'équilibre entre le développement économique et urbain et la préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers**

En 2021 avec un taux d'artificialisation de 94 % au sens du mode d'occupation des sols (MOS), Grand Orly Seine Bièvre est la 4^{ème} intercommunalité francilienne la plus artificialisée. Il s'agira donc pour le PLUi de rechercher une gestion économe de l'espace et de préserver les espaces non artificialisés, qui correspondent à un enjeu fort au vu de leur rareté et de leurs potentialités récréatives. Le PLUi pourrait préserver ces espaces et favoriser l'intensification de la ville et le recyclage urbain en cohérence avec les objectifs de densification prévus par le SDRIF. Au regard de son caractère très urbanisé, l'EPT est également incité à mener un travail de recensement des friches existantes, qui représentent souvent des emprises foncières importantes dans les tissus urbains déjà constitués, afin de s'interroger sur leur potentiel de requalification.

- **Favoriser l'accueil et l'habitat des gens du voyage**

Le PLUi doit prévoir des capacités d'accueil suffisantes pour la satisfaction des besoins des gens du voyage en s'appuyant sur les besoins départementaux qui ont émergé du diagnostic dans le cadre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Val-de-Marne en cours d'élaboration en ce qui concerne la réalisation des aires de grand passage, des aires permanentes d'accueil, et pour les terrains locatifs d'accueil.

2 INSEE, 2017

3 Résidence sociale, pension de famille, foyer de jeunes travailleurs, résidence sociale ex foyer de travailleurs migrants.

- **Lutter contre l'habitat indigne**

Le territoire est fortement impacté par l'habitat indigne avec un taux estimé à 6,2 % de « parc privé potentiellement indigne », alors que ce taux est de 3,9% au niveau du département du Val-de-Marne et de 0,9 % au niveau du département de l'Essonne. Le PLUi devra identifier les espaces concernés et définir des dispositions permettant la mutation, la restauration et la réhabilitation de ces tissus urbains.

- **Préserver et mettre en valeur les paysages et le patrimoine remarquable**

L'atlas des paysages, actuellement en cours d'élaboration, met en évidence une urbanisation extrêmement rapide du territoire où différents tissus bâtis se côtoient. Le PLUi pourra s'appuyer sur ses premières conclusions qui permettent d'identifier les espaces à protéger et à mettre en valeur pour améliorer la qualité du cadre de vie des habitants tels que les grands éléments paysagers (cours d'eau, belvédères), la nature en ville, les paysages de proximité, ou les rives de la Seine. De même, le territoire dispose d'un patrimoine bâti remarquable (monuments historiques, cités jardins, patrimoine industriel ...) que le PLUi pourrait conforter pour préserver les singularités du territoire.

- **Favoriser la création d'espaces verts ouverts au public**

La récente crise sanitaire de 2020-2022 a souligné l'enjeu de disposer d'espaces verts à proximité immédiate du lieu de résidence des habitants. Même si à l'échelle de l'EPT le ratio d'espace vert public par habitant (12,33m²) dépasse celui de 10 m² qui est ciblé par le SDRIF, des disparités existent entre communes. L'enjeu est à la fois d'augmenter la surface en espaces verts en cohérence avec l'évolution prévisible de la population, et de prévoir une répartition sur le territoire qui permette un accès facilité pour tous à l'échelle du quartier notamment par la promotion de la nature en ville.

- **Encourager les mobilités actives**

Malgré une bonne desserte en transport en commun, le réseau viaire reste saturé et souffre de problèmes de congestion. Le développement d'itinéraires adaptés aux modes actifs ainsi que l'amélioration de la qualité de l'espace public et du partage multimodal de la voirie participeraient à réduire cette saturation. Des dispositions visant à aménager la voirie pour ces modes et à favoriser le stationnement du vélo sont à mettre en place dans le PLUi. Celui-ci pourrait également s'appuyer sur le schéma directeur vélo en cours d'élaboration pour résorber les discontinuités et prévoir des itinéraires en rocade. Par ailleurs, la démotorisation des ménages est à encourager en agissant sur les parcs de stationnements des véhicules motorisés et en incitant aux nouvelles solutions de mobilités (autopartage, vélos et trottinettes en libre-service, véhicules électriques), via notamment le développement de points de recharge en énergies nouvelles.

- **Faciliter la transition énergétique du territoire**

La transition énergétique est clairement établie comme priorité nationale, en vue de réduire la consommation énergétique nationale et de lutter contre le changement climatique. Le secteur du bâtiment est le premier consommateur d'énergie dans le territoire du Grand Orly Seine Bièvre avec près de deux tiers des consommations énergétiques, dont 36 % pour le secteur résidentiel et 30 % pour le secteur tertiaire⁴. La rénovation énergétique représente donc un levier majeur afin de mener la transition énergétique et réduire la précarité énergétique des ménages modestes. Ainsi le PLUi doit permettre de rénover, principalement par l'extérieur, la plupart des façades et pignons des bâtiments d'avant 1990 (à l'exception des murs « nobles » spécifiquement protégés par l'État au titre du patrimoine ou d'impossibilités techniques). Le bâtiment doit, par ailleurs, s'orienter vers un usage d'énergies 100 % décarbonées en 2050 (SNBC). Avec près de 40 % des consommations énergétiques du territoire correspondant aux besoins en chaleur des bâtiments (chauffage et eau chaude sanitaire), cet usage est donc une priorité de la transition énergétique. Le développement des réseaux de chaleur urbain (densification, extension, interconnexion, augmentation de la part d'ENR et de récupération) doit notamment être encouragé dans ce territoire, qui dispose d'un fort potentiel, par des dispositions favorables du PLUi. Hors réseau de chaleur, le recours aux dispositifs d'énergies renouvelables (pompes à chaleur, panneaux solaires) doit être encouragé.

4 Données EnergiF, 2018

- **Adapter le territoire au changement climatique et intégrer les enjeux de la transition écologique**

L'adaptation au changement climatique est un impératif qui commande d'engager des actions de fond sur les moyen et long termes. Le PLUi peut ainsi agir à plusieurs échelles : le bâtiment, l'îlot urbain, mais également, intégrant ainsi les enjeux de la transition écologique, la trame verte et bleue (TVB), auxquelles s'ajoutent les trames brune et noire, liées à la préservation de la biodiversité du sol et à la diminution de la pollution lumineuse. À l'échelle du bâtiment, le territoire est face à un risque de mal-adaptation lié à la croissance massive de l'équipement en climatiseurs individuels. Il convient donc d'orienter le PLUi vers les solutions fondées sur l'urbanisme et l'architecture bioclimatiques. À une échelle plus large, le territoire, très urbanisé, est particulièrement vulnérable face aux îlots de chaleur urbains. La préservation et le développement des îlots de fraîcheur urbains, végétalisés et en pleine terre, sont indispensables. À l'échelle du territoire, le changement climatique renforce l'intérêt de décliner dans le PLUi une trame verte, bleue, brune et noire (TVBBN) fonctionnelle, condition de la résilience des écosystèmes. Le territoire du Grand Orly Seine Bièvre dispose d'un « réseau vert » ponctué par les parcs départementaux et des « monuments paysagers » mais qui reste peu lisible et peu mis en valeur. Le PLUi devra définir et mettre en œuvre des continuités écologiques aux échelles territoriales et locales (cours d'eau et leurs rives, coulée verte Bièvre-Lilas, délaissés ou bas-côtés des infrastructures de transports) et favoriser les traversées Est-Ouest du territoire en s'appuyant sur une trame verte à renforcer. Il favorisera le maillage des espaces verts publics et privés. Il maintiendra, restaurera et améliorera la trame verte et bleue du territoire en encourageant la création de milieux humides et de corridors et en mettant en place une gestion écologique adaptée à ces milieux.

- **Veiller à l'articulation avec les territoires limitrophes**

Le PLUi devra veiller à la bonne articulation avec les territoires limitrophes, et plus particulièrement :

- les territoires du Grand Orly en tant que pôle d'emplois majeur en cours de renouvellement urbain ;
- le tissu urbain au sud du territoire, en lien avec le PRU et ORSODIN, OIN de Grigny-Viry ;
- les trois pôles économiques du Nord Essonne (Orly, Massy-Saclay et Evry) ;
- le territoire de l'EPT Vallée Sud Grand Paris ;
- l'axe Seine en tant que lien économique, touristique et paysager entre les différentes composantes du territoire.

Les services de l'État (DRIEAT-UD94) se tiennent à votre disposition pour toutes précisions que vous jugerez nécessaires quant à la prise en compte de ces enjeux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président l'expression de ma considération la plus distinguée.

Très cordialement -

La Préfète du Val-de-Marne


Sophie THIBAUT

Copies :

Monsieur le secrétaire général de la préfecture du Val-de-Marne
Madame la sous-préfète de l'Haÿ-les-Roses
Monsieur le préfet de l'Essonne
Monsieur le directeur de la DDT de l'Essonne

Élaboration du PLUi de Grand Orly Seine Bièvre

Note d'enjeux de l'État

Préambule

La présente note d'enjeux est produite dans le cadre de l'élaboration de votre plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) prescrit le 26 janvier 2021 par votre conseil territorial. Ce document est le résultat d'un travail collaboratif, mené à ma demande, par l'ensemble des services déconcentrés de l'État. Il est argumenté et adapté au territoire.

Cette note a pour objet de vous présenter une vue d'ensemble des principaux enjeux et points de vigilance sur lesquels les services de l'État porteront une attention particulière tout au long de la procédure. La note sera donc un support pour le dialogue entre l'Établissement Public Territorial (EPT) Grand Orly Seine Bièvre et les services de l'État associés à l'élaboration du document, en complément du porter à connaissance réglementaire. Elle correspond à un document d'aide à la décision mais n'est pas un acte de procédure requis dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme. Il n'a pas de portée juridique contraignante. Elle vise toutefois à formaliser la position de l'État sur certains thèmes structurants, de manière à la clarifier le plus en amont possible et à faciliter ainsi sa prise en compte.

Situé aux limites du département de Paris, en partie sur le département de l'Essonne et sur le département du Val-de-Marne, le territoire de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre est le plus vaste de la Métropole (123,7 km²) et le plus peuplé après Paris (710 962 habitants¹). C'est un territoire dynamique tant sur le plan économique que démographique. Il se caractérise comme étant fortement urbanisé, avec la présence de marqueurs territoriaux remarquables comme la Seine, des infrastructures majeures telles qu'un aéroport et des autoroutes, des pôles d'activités, qui lui permettent d'occuper une place métropolitaine stratégique. Néanmoins, ces marqueurs peuvent également apparaître comme des contraintes pour le développement du territoire et des sources de nuisances pour les habitants.

La dynamique de transformation économique et urbaine du territoire, enclenchée il y a quelques années et amplifiée par l'arrivée du Grand Paris Express doit se poursuivre, à la recherche d'un équilibre entre l'habitat, l'emploi et la prise en compte de l'environnement, en visant la mixité fonctionnelle et la proximité des usages. Le développement du territoire doit contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants et intégrer les principaux défis contemporains que sont l'adaptation au changement climatique et la transition énergétique. Le territoire doit également se développer en cohérence avec les projets portés dans les territoires limitrophes en renforçant les interconnexions.

La présente note est organisée en quatre parties :

- la première est consacrée aux enjeux d'un développement équilibré du territoire, regroupant les questions liées au logement, à l'économie et à la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers ;
- la deuxième traite de la nécessité d'améliorer le cadre de vie des habitants, via notamment une maîtrise des risques et nuisances, la préservation des paysages ou encore la promotion des mobilités actives ;
- la troisième évoque les grandes transitions que le territoire doit mener : énergétique, écologique (dont l'adaptation du territoire au changement climatique) mais aussi économique (saisir l'opportunité d'un secteur de la logistique en évolution) ;
- enfin, la dernière partie porte sur l'articulation du développement du territoire avec ses franges.

1 INSEE, 2018

Sommaire

Préambule.....	1
I. Vers un territoire équilibré.....	3
Favoriser l'équilibre emploi habitat.....	3
Renforcer la mixité fonctionnelle dans les projets urbains.....	3
Maintenir la dynamique de production de logements.....	4
Poursuivre le développement économique spécifique du territoire.....	5
Mieux répartir et intégrer le parc social afin de favoriser la mixité sociale.....	6
Favoriser l'accueil et l'habitat des gens du voyage.....	9
Favoriser l'équilibre entre le développement économique et urbain et la préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers.....	10
II. Vers un territoire apaisé et résilient.....	12
Intégrer les contraintes au développement du territoire.....	12
Lutter contre l'habitat indigne.....	14
Préserver et mettre en valeur les paysages et le patrimoine remarquable.....	16
Favoriser la création d'espaces verts ouverts au public.....	17
Encourager les mobilités actives.....	18
III. Un territoire en transition.....	22
Exploiter les atouts du territoire pour développer et améliorer la logistique urbaine.....	22
Adapter le territoire au changement climatique et intégrer les enjeux de la transition écologique.....	22
Faciliter la transition énergétique du territoire.....	24
IV. Vers un territoire connecté.....	26
Reconnecter le territoire en son sein et aux territoires proches, notamment au niveau du Grand Orly.....	26
Veiller à la cohérence du développement urbain avec les projets portés dans les espaces limitrophes du territoire	27
<i>Continuité du tissu urbain au sud du territoire : opérations d'intérêt national et renouvellement urbain.....</i>	<i>27</i>
<i>Un système économique structuré autour de 3 pôles péri-métropolitains.....</i>	<i>27</i>
<i>Liens avec le territoire Vallée Sud Grand Paris.....</i>	<i>27</i>
Intégrer les réflexions sur l'Axe Seine : un lien économique, touristique et paysager entre les composantes du territoire.....	28

I. Vers un territoire équilibré

Favoriser l'équilibre emploi habitat

La région Île-de-France et la métropole du Grand Paris sont marquées par de forts déséquilibres habitat-emploi qui résultent, d'une part, d'une concentration plus forte des emplois dans le cœur d'agglomération par rapport à la répartition de la population active y résidant et, d'autre part, d'une inadéquation entre les emplois offerts localement et les actifs résidents sur un même territoire. Ces déséquilibres se traduisent par la saturation des réseaux de transport et l'allongement des trajets domicile-travail. La hausse des circulations motorisées entraîne une dégradation de la qualité de l'air, de la santé et l'aggravation de l'effet de serre. Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) encourage donc la définition des trajectoires de réduction des déséquilibres habitat-emploi au sein des bassins de vie, définis comme l'espace dans lequel se déroule la majorité des activités et des déplacements des habitants. **Le PLUi doit ainsi proposer des orientations permettant de rapprocher lieux d'habitat, de travail et de loisirs dans les différents bassins de vie et d'emploi.**

Le territoire Grand Orly Seine Bièvre est caractérisé par un certain équilibre de l'emploi et de la population. En 2019, il rassemble 284 346 emplois au lieu de travail et 298 970 actifs occupés, soit un taux d'emploi de 0,95². Les actifs résidant au sein du territoire travaillent en grande partie au sein même de ce territoire (c'est le cas de plus de 2 actifs sur 5) et par ailleurs les actifs travaillant au sein du territoire résident majoritairement au sein même de ce territoire (près de 45 %). Pour autant, d'importantes disparités existent entre les communes, certaines présentant une forte spécialisation résidentielle (Ablon-sur-Seine, Savigny-sur-Orge, Choisy-le-Roi ou l'Haÿ-les-Roses) et d'autres présentant des densités d'emplois très importantes (Rungis, Orly). Cette situation entraîne des trajets domicile-travail importants, notamment entre les différentes communes du territoire, via des véhicules motorisés et autosolistes comme moyen de transport privilégié.

À l'échelle de la métropole, l'enjeu est de promouvoir une multipolarité plus affirmée, basée sur des centralités fortes et multifonctionnelles, venant compléter l'hyper-centralité parisienne. La dynamique économique spécifique du territoire du Grand Orly Seine Bièvre doit donc se poursuivre de manière équilibrée avec la production de logements, dans une recherche de « proximité » des fonctions à l'échelle de tout le territoire. **Cela pourrait se traduire dans le PLUi par des dispositions renforçant la mixité fonctionnelle et promouvant la mixité sociale.**

Renforcer la mixité fonctionnelle dans les projets urbains

Un processus de reconversion du territoire a été entamé depuis plusieurs décennies. Il porte sur les espaces post-industriels, les sites de rénovation urbaine et certains centres-villes confrontés à des phénomènes simultanés de vieillissement des bâtiments, des infrastructures et des espaces publics (Villeneuve-Saint-Georges, l'Haÿ-les-Roses, Orly, Ablon-sur-Seine...). La dynamique de projet en cours répond à une volonté de donner au territoire un caractère plus urbain favorisant notamment la mixité fonctionnelle tout en limitant l'imperméabilisation des sols.

Le territoire compte aujourd'hui une cinquantaine de projets de Zones d'Aménagement Concerté, pour une programmation totale correspondant à environ six millions de mètres carrés³, dont environ trois millions à usage de logement et autant à usage d'activité. Un peu plus d'une quinzaine de ZAC relève de la compétence de l'État, en partie dans le cadre de l'opération d'intérêt national (OIN) créée en 2007 sur le périmètre Orly Rungis Seine Amont (ORSA). Cette dernière, pilotée par l'EPA ORSA, vise à faire du territoire un des grands pôles d'attractivité de l'Île-de-France, structuré en cohérence avec le maintien, le développement et la mutation des grands équipements d'intérêt national et international qui le caractérisent, en particulier la deuxième plateforme aéroportuaire de France et la première plateforme nationale de marché de gros. Certains projets sont déclinés dans le cadre de contrats d'intérêt national (CIN), notamment le secteur des Ardoines à Vitry-sur-

2 : Rapport entre le nombre d'emplois existant sur un territoire (emploi au lieu de travail) et le nombre d'actifs résidant sur ce même territoire (actifs occupés)

3 : Estimation DRIEAT/UD94

Seine et celui du Triage à Villeneuve-Saint-Georges. Plus récemment en janvier 2020, un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) sur le secteur du Grand Orly a été signé entre partenaires publics et privés qui vise notamment l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie d'aménagement partagée. **Il sera opportun d'échanger avec les personnes publiques en charge de ces opérations d'aménagement pour que le PLUi prévoie les droits à construire et principes d'aménagement en permettant la mise en œuvre, tout en encadrant au mieux, dans son champ de compétence, les incidences potentielles de ces projets sur l'environnement et la santé.**

Par ailleurs, l'arrivée des nouvelles gares des lignes 14 et 15 du Grand Paris Express (GPE), où des opportunités d'aménagement sont offertes autour des 10 gares, contribue à l'émergence de centralités nouvelles. La « Charte de la démarche de vitalisation des 68 quartiers de gare du Grand Paris Express » a pour but de fédérer les collectivités concernées autour d'orientations cohérentes et partagées pour concevoir ces quartiers de gare. Elle vise à promouvoir un aménagement structuré en cinq grandes orientations stratégiques : le rééquilibrage territorial, la vitalité des quartiers de gare, la transition écologique, le renforcement de l'attractivité des territoires desservis et l'intégration dans un projet urbain.

En effet, le réseau du Grand Paris Express va faciliter les déplacements et renforcer le poids des bassins économiques desservis. Aussi, il est indispensable de veiller à la bonne articulation de ce réseau de transports avec les dynamiques de projets autour des **dix gares du Grand Paris Express** accueillies sur le territoire, qui constituent des **secteurs à enjeux majeurs**. Avec les stations de RER et de métro, ces quartiers de gare doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le projet de PLUi et devenir des vecteurs d'une densité appropriée, favorisant la mixité sociale (logements libres et aidés) et fonctionnelle (commerces, bureaux, logements, équipements publics ...) avec un bon niveau de rabattement en mobilité active. Certains quartiers de gare appartiennent à des opérations d'intérêt national portées par l'État : le Secteur des Entrepôts et Industries Alimentaires (SENIA) à Orly et Thiais autour de la gare « Pont de Rungis », les ZAC « Portes d'Orly » à Chevilly-Larue autour de la gare « Chevilly-Larue » et la ZAC « Gare Ardoines » autour de la gare « Les Ardoines » à Vitry-sur-Seine.

Le PLUi sera attentif à un développement cohérent et équilibré du territoire, qui assure le lien entre les centralités nouvelles et anciennes. La proximité des fonctions doit être recherchée à toutes les échelles territoriales, y compris à l'échelle plus locale des quartiers. Le zonage monofonctionnel n'est plus adapté à la ville actuelle. **Le PLUi pourrait promouvoir davantage de mixité fonctionnelle (lieux de résidence, lieux de travail, commerces, activités, équipements, espaces de nature) dans les quartiers existants et futurs, en particulier dans les quartiers de gares.**

Maintenir la dynamique de production de logements

Les objectifs de territorialisation de l'offre de logements ont été communiqués en 2016 dans le cadre du « porter à connaissance » (PAC) du plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH), qui fixe depuis 2017, pour l'EPT Grand Orly Seine Bièvre, l'objectif de construction de **5 600 logements par an**. Le PMHH n'a pas abouti. Cependant l'objectif pour le territoire a été confirmé lors du comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) de juillet 2022 et est porté dans le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH). Ce dernier doit être révisé à l'horizon 2023.

Si le territoire a vu sa population augmenter depuis 1999, cette croissance démographique s'explique par un solde naturel positif, le solde migratoire étant négatif. Certaines communes se détachent avec une forte augmentation de leur population comme Choisy-le-Roi, Villejuif ou Juvisy-sur-Orge, portée par un effort constructif significatif et un dynamisme de leurs pôles de transports. À contrario, certaines communes plus pavillonnaires, moins bien desservies et plus contraintes ont connues une augmentation plus modérée de leur population, comme Thiais, Chevilly-Larue ou Villeneuve-le-Roi.

Ainsi, le territoire dépasse, depuis 2015, l'objectif envisagé de production de 5 600 logements par an (5992 logements autorisés par an en moyenne entre 2015 et 2019). On observe cependant une baisse de la construction au dernier trimestre 2019 et en 2020. La courbe des logements autorisés décroît. Si cette baisse est liée au contexte sanitaire de l'épidémie de Covid-19 et à la période

d'élections municipales de 2020, elle s'inscrit également dans une tendance de fond observée depuis 2019. Cette évolution de la construction est par ailleurs inégalement répartie au sein du territoire. L'implantation des infrastructures et des grandes activités s'est traduite par un morcellement des bassins de vie et d'emplois ainsi que des différenciations dans la structure de l'habitat. Selon le mode d'occupation des sols (2017), l'habitat individuel représente 27 % du territoire et se situe principalement à l'ouest de la Seine, sur les coteaux et au sud de la plateforme aéroportuaire. Par comparaison, les espaces collectifs couvrent 12 % du territoire et se retrouvent essentiellement à proximité immédiate de Paris, le long des axes routiers radiaux (D7, D5, N6) ainsi que le long des lignes de transport collectif. Ainsi la répartition concentrique des densités est plus forte dans les communes proches de Paris (18 497 logements/km² au Kremlin-Bicêtre) puis diminue en s'éloignant de la capitale (minimum de 2 575 logements/km² à Morangis).

La tension entre l'offre et la demande en logements, due à une attractivité renforcée du territoire, a entraîné une augmentation des prix du foncier sur la période récente. Le maintien du rythme de développement de l'offre de logements est donc indispensable pour freiner autant que possible la tendance haussière des prix. À défaut, la part de la population ne pouvant trouver une offre de logement adaptée ou poursuivre un parcours résidentiel ne pourra qu'augmenter. Cela rendra plus difficile encore les parcours résidentiels pour les habitants actuels et aboutira à accroître la demande en logement social déjà tendue.

Le PLUi veillera donc à accompagner, maintenir et maîtriser le développement quantitatif de l'offre de logement en visant à libérer et produire le foncier nécessaire aux opérations d'aménagement aux abords des pôles gares ou des axes routiers rénovés. L'objectif porté par l'État pour le développement de l'offre de logement dans le Grand Orly Seine Bièvre doit donc être réaffirmé **autour de 5 600 logements par an**, pour répondre à la croissance démographique et freiner la hausse des prix du foncier en veillant à **une répartition équilibrée dans le territoire**. Le but est de conserver une dynamique d'attractivité du territoire en assurant et améliorant l'accès aux services et la qualité de vie pour les habitants et les salariés du territoire (espaces verts, mixité sociale ...).

Le SDRIF souligne également que le développement urbain doit être assuré essentiellement par la **densification des tissus urbains**. Le niveau de densité est à déterminer dans le PLUi en tenant compte de la densité déjà existante et de la qualité de la desserte afin de faire porter les efforts plus particulièrement sur les secteurs bien desservis. Chaque commune du territoire devra satisfaire un **objectif d'accroissement de 15 % de la densité des espaces d'habitat d'ici 2030**. Des secteurs de transformations urbaines pourront être identifiés. Ils cibleront prioritairement les espaces à proximité des gares, qui permettront d'assurer la meilleure articulation possible de la production de logement avec les réseaux de mobilité et le long de l'axe Seine, qui constitue un axe de développement structurant à l'échelle métropolitaine. **Le PLUi pourrait accompagner une mutation douce des tissus en mobilisant au mieux les possibilités d'extension et de surélévation des constructions existantes. À ce titre, la transformation du tissu pavillonnaire, dont une partie est située dans les quartiers de gares, sera à privilégier.**

Poursuivre le développement économique spécifique du territoire

Les stratégies territoriales en cours de définition dans le cadre des futurs documents de planification (SDRIF en cours de révision et SCOT métropolitain arrêté le 24 janvier 2022) accordent une place prioritaire au développement économique et à son articulation avec l'ensemble des autres enjeux (développement résidentiel, cadre de vie et préservation des espaces naturels, etc.). À cet égard, l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre est porteur d'une ambition forte, dont témoignent entre autres la reconnaissance de son territoire comme territoire d'industrie ainsi que la signature du projet partenarial d'aménagement du Grand Orly.

L'EPT GOSB est au 3^{ème} rang des territoires de la MGP après Paris et La Défense en nombre d'emplois. Il constitue un pôle économique majeur du sud francilien. L'emploi est plutôt concentré dans le pôle Orly-Rungis et au nord du territoire, notamment à Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Villejuif. Le nord du territoire regroupe des entreprises du secteur tertiaire privé, de l'économie résidentielle et du secteur de la Santé et R&D notamment autour du réseau universitaire de l'Institut Gustave Roussy

entraînant un tissu de TPE/PME. Des activités industrielles et portuaires et des grands services urbains sont situés le long de la Seine. Concernant le cœur du territoire, assimilé au pôle Orly-Rungis, il rassemble notamment des activités de logistique, de commerce de gros et de services aériens et aéroportuaires, mais aussi des activités tertiaires (parc d'affaires Icade, Cœur d'Orly) et commerciales (Belle-Epine, Thiais Village). Le tissu de TPE/PME et l'économie résidentielle marquent le sud du territoire. Celui-ci regroupe des zones d'activités à dominante de commerce de gros, BTP, recyclage/traitement des déchets, mais aussi quelques « fleurons » comme Renault F1 à Viry-Châtillon.

Ce profil économique est atypique à l'échelle francilienne. Il est principalement hérité des années 1960 avec l'aménagement de grandes plaques économiques monofonctionnelles destinées au fonctionnement de Paris dont l'aéroport d'Orly et le MIN de Rungis sont les éléments emblématiques. Il résulte également des mutations industrielles de la vallée de la Seine, avec des grands équipements de génie urbain qui ont subsisté, alors que les activités de fournitures industrielles et de BTP ont remplacé les activités productives manufacturières massivement affectées par la désindustrialisation francilienne de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. **Le PLUi pourra développer une stratégie économique afin de conforter les zones d'activités existantes et notamment prévoir des dispositions permettant le maintien, le développement et la modernisation des grandes activités économiques structurantes.** On constate en effet que si la fonction « transport-logistique » est fortement représentée (indice de spécificité de 1,6 et 12 % des emplois du T12⁴), elle perd toutefois des emplois entre 2007 et 2017 (-7 %).

Cette spécificité historique du territoire s'accompagne depuis une quinzaine d'année d'une tertiarisation, localisée en grande partie au nord avec l'arrivée de grands comptes et de plusieurs milliers de salariés (implantation de sièges sociaux, Orange Village, Campus Sanofi...) profitant de la proximité avec le cœur parisien, mais également observée dans le pôle d'Orly, avec le développement du parc Icade et du quartier d'affaires Cœur d'Orly d'ADP. Après une phase de croissance entre 2005 et 2014, le parc marchand de bureaux du territoire se stabilise aux environs des 1,6 million de m² de locaux en 2020⁵. Néanmoins, il existe pour certaines communes (Arcueil et Cachan notamment) des déséquilibres logements/bureaux conséquents au regard des objectifs du SDRIF en matière d'équilibre habitat-emploi visant un objectif de construction de 3 m² de logement pour 1 m² carré de bureaux et appliqué dans le cadre de la délivrance des agréments relatifs à l'immobilier d'entreprise. De plus, certains projets ont des difficultés à trouver des investisseurs. En effet, le taux de vacance se situe depuis 2015 aux alentours de 12,6 %, avec des surfaces de seconde main qui représentent l'essentiel du stock vacant. Il est également notable que la part des restructurations des bureaux dans le stock disponible en chantier est quasi inexistante alors que de nombreux locaux de seconde main, qui ne correspondent plus aux attentes du marché, sont vacants. **Il est donc souhaitable que le PLUi contribue à un rééquilibrage de la production de bureaux par rapport à la production de logements, et favorise la restructuration des locaux vacants et le recyclage foncier.**

Mieux répartir et intégrer le parc social afin de favoriser la mixité sociale

La structure actuelle de l'offre de logement du territoire Grand Orly Seine Bièvre est marquée par une forte dotation en logements financièrement abordables pour les catégories modestes ou même moyennes, en particulier des logements sociaux. En effet, le taux de logements locatifs sociaux de l'EPT approche les 40 % au 1er janvier 2020 – un niveau nettement supérieur à celui de la région, de la métropole et des départements.

La majorité des communes du territoire atteint le taux de logement social de 25 %, voire dépasse le taux de 55 % (65 % à Valenton, 58 % à Orly et 55 % à Gentilly). Les taux de logements sociaux les plus bas sont dans le sud du territoire, notamment en Essonne, avec certaines communes déficitaires comptant moins de 25 % de logements locatifs sociaux (LLS) (Paray-Vieille-Poste, Morangis, Savigny-sur-Orge). Cette situation crée une relative attractivité du territoire pour les catégories de population éligibles à ces logements et offre des perspectives de parcours résidentiels aux nouveaux habitants.

4 INSEE, 2017

5 GRECAM, 2020

Parmi la population nouvellement accueillie dans le parc social, 65 % sont des demandeurs avec un emploi stable, et leur revenu moyen par unité de consommation est de 1 425 €. Une large majorité provient déjà de ce territoire (72 %). Toutefois, la tension sur le parc social reste importante (avec en moyenne 1 attribution pour 11 demandes) et ne facilite pas aisément des décohabitations familiales pour les jeunes adultes prenant leur autonomie du domicile parental, par exemple. Ceci est lié à la structure du parc social existant, constitué souvent de grands logements et encore faiblement doté en logements de petites tailles.

La mixité sociale est trop faible sur certaine partie du territoire. Une population importante (environ 100 000 habitants, soit environ un septième de la population du territoire) habite les quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV). Ces quartiers comportent souvent près de 100% de logements sociaux encore aujourd'hui. Alors que pour certains d'entre eux, le développement d'infrastructures de transport va faire évoluer ceci rapidement (comme les quartiers Gagarine-Truillot à Ivry-sur-Seine, Laslier à l'Haÿ-les-Roses, Robespierre et l'ensemble du centre-ville à Vitry, la Grande Borne à Viry-Châtillon), d'autres conservent encore des caractéristiques urbaines les rendant enclavés, difficiles d'accès par les transports en commun, (comme le quartier Nord ou du Triage à Villeneuve-Saint-Georges, certains secteurs d'Orly ou de Valenton).

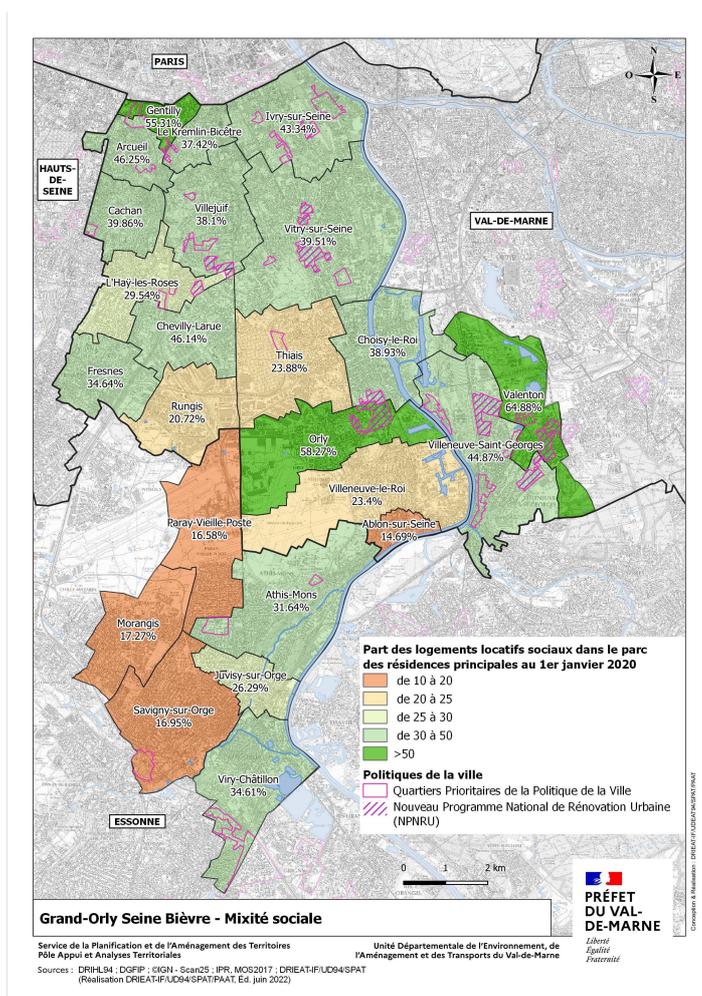
Sur le territoire, huit contrats de ville accompagnent les actions en faveur de quartiers, dans une démarche intégrée, sur les plans du développement économique, du développement urbain et social. En matière de rénovation urbaine des quartiers, plusieurs opérations de l'ANRU sont intervenues dans le cadre de son premier programme national de renouvellement urbain (PNRU) pour favoriser une meilleure accessibilité et un désenclavement urbain, la mixité sociale avec davantage de logements en accession privée et la qualité de vie des habitants (accès à des équipements publics, aux services, aux commerces, etc.). **Le nouveau programme national de rénovation urbaine (NPNRU) prolonge ces efforts et cet objectif avec onze projets de renouvellement urbain dont neuf d'intérêt national. Le PLUi devra comporter des dispositions permettant la mise en œuvre de ces projets.**

Ces constats appellent une prise en compte forte dans le PLUi du rééquilibrage de l'offre locative sociale au sein du territoire. L'enjeu est de développer du logement social au profit de zones nouvellement aménagées et proches d'aménités (transport en commun, etc.), dans une logique de maîtrise et de recyclage du foncier, adéquate et efficace. Ce développement doit aussi viser les typologies de petits logements (T1 et T2). Le renforcement de la mixité sociale des quartiers de la politique de la ville doit s'accompagner d'une part d'un désenclavement pour lutter contre l'isolement, d'autre part d'une mixité sociale avec une part suffisante de logements sociaux dans les nouveaux quartiers développés à proximité de transports en commun. Plus précisément :

- pour les communes déficitaires dont le taux de LLS est inférieur à 25 % (hormis pour les communes exemptées à cause des fortes nuisances comme Paray-Vieille-Poste), l'atteinte du taux SRU de 25 % doit constituer un enjeu important à court terme et devra guider l'élaboration des dispositions opposables du PLU,
- pour les communes dont le taux de LLS est compris entre 25 % et 40 %, le développement de l'offre locative sociale devra permettre un rééquilibrage de l'offre entre les quartiers les plus dotés vers ceux les moins dotés. Ce développement pourra aussi être encouragé dans les secteurs connaissant un fort renouvellement et/ou dans les secteurs les plus attractifs. Les axes supports de transport en commun, les secteurs de gare ainsi que les secteurs faisant l'objet d'un aménagement global (ZAC par exemple) pourront être les secteurs de développement de l'offre locative sociale. Le tissu pavillonnaire dont une partie non négligeable est située dans des zones de quartiers de gare existants ou en devenir présente un enjeu de densification et de développement de l'offre sociale importante. Certains projets réalisés attestent d'une densification douce et qualitative et donc de la bonne intégration des opérations de LLS. Par ailleurs, le tissu pavillonnaire de Grand-Orly Seine Bièvre, à l'instar d'autres territoires du département, rencontre un phénomène de division pavillonnaire non maîtrisé. La production de petites opérations de logements sociaux, respectueuses de ce tissu urbain spécifique peut constituer une réponse à la fois aux

problématiques de la division pavillonnaire, mais aussi aux enjeux de densification autour des futures gares,

- pour les communes les plus fortement dotées (taux LLS supérieur à 40 %), il est attendu que la production nouvelle de logements sociaux soit localisée finement et contribue ainsi bien au rééquilibrage entre le développement de logements intermédiaires et privés et au maintien de l'offre sociale voire à son développement dans les secteurs connaissant un fort renouvellement et/ou les plus attractifs : les axes supports de transport en commun, les secteurs de gare ainsi que les secteurs faisant l'objet d'un aménagement global (ZAC par exemple) pourront être les secteurs de développement de l'offre locative sociale. Dans ces communes, le développement de l'offre sociale pourra se faire dans le diffus dans le cadre d'opérations d'acquisition-amélioration, notamment sur le patrimoine privé potentiellement indigne.



Par ailleurs, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre fait apparaître une forte inadéquation entre l'offre et la demande de logements locatifs sociaux en ce qui concerne la taille de logements. En effet, la demande en petits logements (T1bis et T2) représente 48 % de la demande à l'échelle de ce territoire. Or, l'offre correspondante s'élève à 28 %. Toutefois, ce nécessaire développement de petites typologies doit concilier la réponse aux enjeux de mixité sociale et de rééquilibrage de l'offre. Ainsi, une cible de 50 à 60 % de petites typologies dans les opérations permettra de concilier aussi le développement des autres typologies. Le maintien du développement de T3, T4 et T5 devra permettre de contribuer au rééquilibrage territorial dans l'accueil ou le maintien des familles avec enfants, d'autant plus que les démolitions dans le cadre des projets du nouveau programme de rénovation urbaine portent essentiellement sur des bâtiments composés de grands logements.

S'agissant des logements adaptés⁶ répondant aux besoins des ménages les plus fragiles, le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre se situe au-dessus de la moyenne départementale avec un nombre de place pour 1 000 habitants de 12,9 contre 9,7 à l'échelle départementale. Du côté de l'Essonne, ce nombre s'élève à 5,7 places pour 1000 habitants. Par contre, ces structures sont inégalement réparties géographiquement avec une forte concentration sur Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine. **Une meilleure répartition privilégiant la proximité des transports et aménités est à prévoir dans le PLUI.** Le premier ministre a notamment fixé en novembre 2021 un objectif portant sur **la création d'au moins une pension de famille dans chaque quartier de gare du GPE.**

Enfin, il serait souhaitable que le rapport de présentation du PLUI apporte des précisions sur la situation du territoire en matière d'hébergement d'urgence et d'insertion, et qu'il prévoit le cas échéant, des dispositions visant à répondre au besoin d'implantation de nouvelles places d'hébergement dans le respect d'un équilibre territorial.

Favoriser l'accueil et l'habitat des gens du voyage

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage impose une obligation d'accueil et d'habitat des gens du voyage (GDV) pour toutes les communes de plus de 5 000 habitants. Ce qui est le cas pour les communes du territoire. En application de la loi précitée, le schéma départemental du Val-de-Marne en cours d'élaboration, prévoira notamment les secteurs géographiques d'implantation et les communes où doivent être réalisés les aménagements pour leur accueil.

Sans préjuger de ce qui sera inscrit au schéma, le PLUI doit prendre en compte les besoins départementaux qui ont émergé du diagnostic, à partir desquels vont se décliner les futures orientations et actions du schéma :

- aire de grand passage: besoin de 150 places caravanes à répartir sur 1 ou 2 aires de grand passage ;
- aire permanente d'accueil : besoin de 100 de places caravanes, répondant aux besoins et proposant un maillage territorial ;
- terrain familial locatif : besoin d'environ 100 terrains pour 100 ménages représentant 200 places caravanes minimum.

Les PLU de l'Haÿ-les-Roses et de Valenton contiennent des emplacements réservés pour une aire d'accueil qu'il convient de maintenir.

De plus, sur Grand-Orly Seine Bièvre, le diagnostic fait état d'une sédentarisation importante des familles :

- à Vitry-sur-Seine : la commune connaît des situations de quasi sédentarisation sur l'aire d'accueil et une situation ancienne de sédentarisation tolérée sur terrain public ;
- à Valenton : la commune est concernée par des installations dont certaines sont en infraction avec les règles d'urbanisme (quartier des Vignes et rue du Colonel Fabien) ;
- à Fresnes, Thiais, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi et Orly : ces communes sont concernées, dans une moindre mesure, par une sédentarisation de famille de gens du voyage ;
- à Villeneuve-Saint Georges : potentiellement 600 caravanes installées sur la commune en 2015 lors des travaux d'élaboration du PMHH, réparties principalement sur deux quartiers bien identifiés (secteur de la Pologne et secteur Belleplace/Blandin). Les derniers échanges avec la commune ont permis d'identifier environ 210 ménages sédentarisés.

Pour les 6 communes de plus de 5000 habitants situées dans le département de l'Essonne, le schéma départemental d'accueil des gens du voyage (2019-2024) recense une seule aire d'accueil d'une capacité de 26 places correspondant aux obligations des villes de Morangis et de Paray-Vieille-Poste. Le schéma prescrit l'aménagement d'un terrain familial locatif de 24 places.

Un véritable enjeu de développement des terrains familiaux locatifs (TFL) se pose donc sur ce territoire que le PLUI doit anticiper. **Le PLUI devra repérer du foncier disponible permettant de mieux répondre aux besoins en accueil et habitat des gens du voyage, de manière plus équilibrée**

6 Résidence sociale, pension de famille, foyer de jeunes travailleurs, résidence sociale ex foyer de travailleurs migrants.

sur le département. L'État transmettra, au fur et à mesure de son avancement, le projet de schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Val-de-Marne aux communes, EPT et EPCI concernés pour avis, puis le schéma approuvé.

Favoriser l'équilibre entre le développement économique et urbain et la préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers

La loi « climat et résilience » du 22 août 2021 fixe des objectifs de « zéro artificialisation nette » (ZAN) à 2050. Ces objectifs de réduction de l'artificialisation des sols doivent être déclinés au niveau régional puis dans les documents d'urbanisme locaux, avec un objectif intermédiaire à l'échéance 2031 de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) par rapport à la consommation réelle de ces espaces observée entre 2011 et 2021, en application des orientations qui seront fixées dans le SDRIF-E et dans le SCoT Métropolitain en cours d'élaboration. Cette trajectoire de réduction de l'artificialisation est à appréhender à l'échelle du document de planification, toute nouvelle ouverture à l'urbanisation étant à motiver au regard des besoins de logement, de développement économique, des possibilités de densification et de la mobilisation prioritaire des gisements de foncier déjà artificialisés, notamment des friches. La densité urbaine doit aussi être optimisée, tout en améliorant la qualité du cadre de vie de nos concitoyens, afin de concevoir des logements, des surfaces économiques et des espaces publics de qualité. Cette incitation à la densification va de pair avec la valorisation de la qualité du cadre de vie. À cet effet, la nature en ville est encouragée (zones de renaturation des espaces déjà artificialisés, réhabilitation d'espaces plantés de pleine terre, végétalisation des façades et des toitures, mise en valeur des continuités écologiques et protection des franges urbaines et rurales, etc.). **L'EPT est invité à échanger avec le Conseil Régional et avec la MGP pour veiller à une bonne articulation des objectifs et de la territorialisation du ZAN.**

En 2021, avec un taux d'artificialisation de 94 % au sens du mode d'occupation des sols (MOS), Grand Orly Seine Bièvre est la 4^{ème} intercommunalité francilienne la plus artificialisée. Le territoire compte 714 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF), dont les espaces agricoles de la Plaine de Montjean, les berges et espaces inondables des cours d'eau, des espaces en friche, des cœurs d'îlots bâtis et des parcs. Selon le MOS, la consommation d'espaces NAF de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre a été de 3,1 ha/an en moyenne sur la période 2012-2021, dont environ 44 % pour des espaces ouverts artificialisés, 27 % pour les carrières, décharges et chantiers, 11 % pour l'habitat, 11 % pour l'activité, 6 % pour les transports et 1 % pour des équipements. Les communes de Valenton (du fait de la présence de la ZAC départementale Val Pompadour), de Morangis et de Paray-Vieille-Poste (du fait de la plateforme aéroportuaire) concentrent les deux tiers de cette consommation.

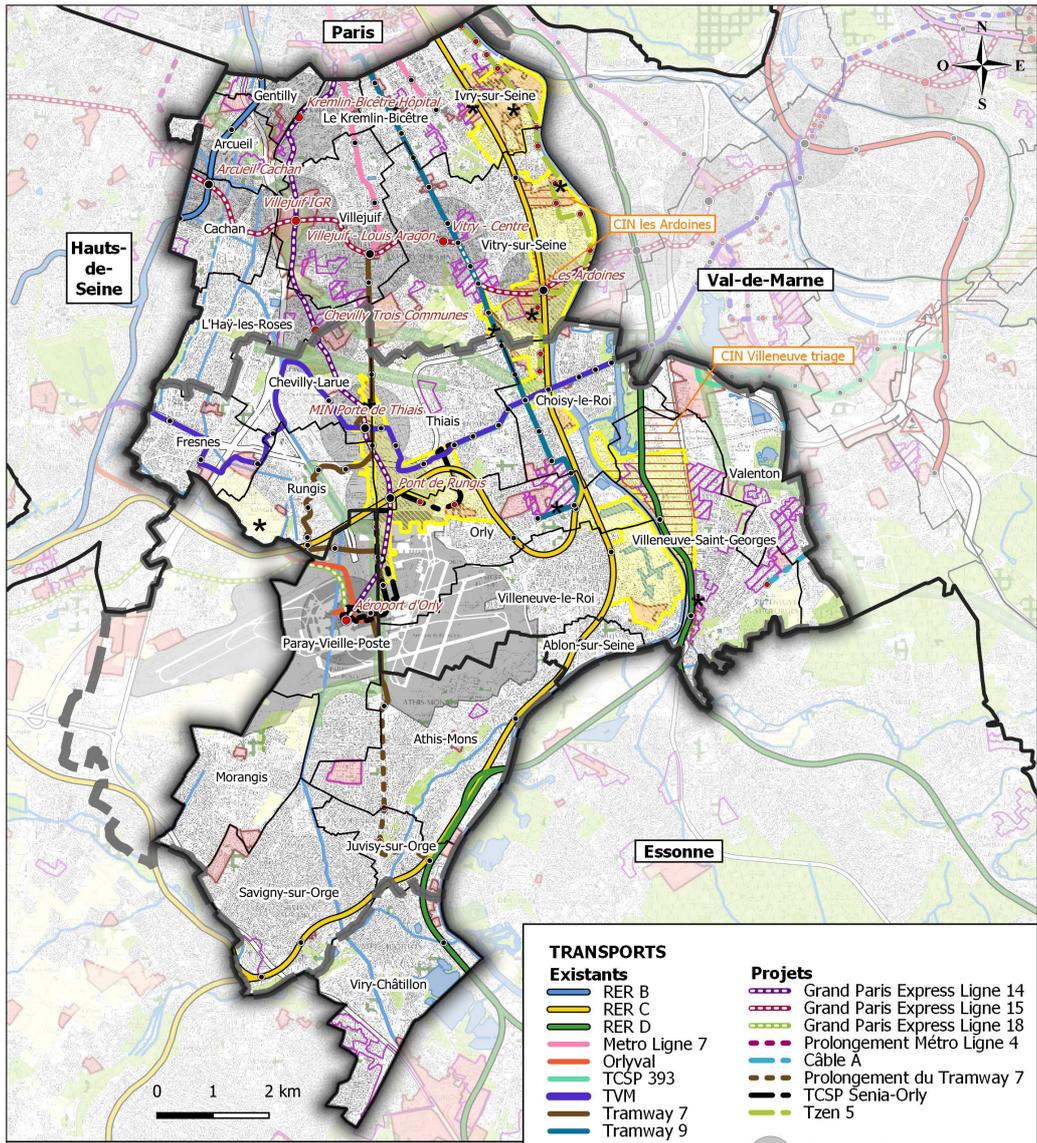
Il s'agira donc pour le PLUi de rechercher une gestion économe de l'espace et de préserver les espaces non artificialisés qui correspondent à un enjeu fort au vu de leur rareté et de leurs potentialités récréatives. On trouve les derniers espaces agricoles de la métropole ainsi que des jardins familiaux qui accueillent des activités de maraîchage, au nord (Plaine de Montjean sur Wissous, Rungis et Fresnes) comme au sud (Chilly-Mazarin, Wissous et Morangis) de la plateforme aéroportuaire. **Le PLUi veillera à préserver ces espaces à la désimperméabilisation des sols et favoriser l'intensification de la ville et le recyclage urbain en cohérence avec les objectifs de densification prévus par le SDRIF.**

L'enjeu d'intensification urbaine des tissus pavillonnaires doit être étudié. L'EPT est invité à mener une analyse contextualisée (avec la possibilité de se référer au parc privé potentiellement indigne de l'ANAH et au plan de prévention des tissus pavillonnaires franciliens fragiles de la DRIHL) afin d'identifier les évolutions souhaitables (adaptation des pavillons au vieillissement, lutte contre la précarité énergétique, densification par surélévation, introduction d'une certaine mixité des fonctions) et d'instaurer, selon les secteurs, des droits à construire adaptés, en distinguant notamment les secteurs de quartiers de gare des autres tissus urbains.

Au regard de son caractère très urbanisé, l'EPT est également incité à **mener un travail de recensement des friches existantes**, qui représentent souvent des emprises foncières importantes dans les tissus urbains déjà constitués, afin d'interroger leur potentiel de requalification. L'enjeu est

de faire de la reconquête des friches un levier pour atteindre les objectifs de production de logement, accueillir les activités économiques et à vocation productive ou encore permettre la renaturation lorsqu'elles sont situées dans des espaces carencés en espaces verts ou dans des corridors écologiques.

Enfin, les terrains appartenant à ADP dans l'enceinte de la plateforme aéroportuaire, constituent aussi une réserve d'espaces verts de pleine terre à préserver, même s'ils sont inaccessibles au public. **Elles devront également faire l'objet de recommandations particulières dans le cadre du PLUi.**



- AMÉNAGEMENTS**
- Programmes d'aménagements**
- Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)
 - Contrats d'Intérêt National (CIN)
 - Opération d'Intérêt National (OIN) Orly Rungis Seine Amont
 - Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)
 - Eco-Quartiers
- Politiques de la ville**
- Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV)
 - Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU)

- TRANSPORTS**
- Existants**
- RER B
 - RER C
 - RER D
 - Metro Ligne 7
 - Orlyval
 - TCSP 393
 - TVM
 - Tramway 7
 - Tramway 9
- Projets**
- Grand Paris Express Ligne 14
 - Grand Paris Express Ligne 15
 - Grand Paris Express Ligne 18
 - Prolongement Métro Ligne 4
 - Câble A
 - Prolongement du Tramway 7
 - TCSP Senia-Orly
 - Tzen 5
- Stations**
- existant
 - projet
 - Quartiers de gare du Grand Paris Express
- Réseau routier**
- Autoroutes et routes nationales
- ENVIRONNEMENT**
- Espaces agricoles
 - Espaces ouverts artificialisés
 - Liaisons vertes (source: SDRIF)
 - Forêts, parcs et espaces verts
 - Cours d'eau
 - Cours d'eau enterré

Grand-Orly Seine Bièvre - Aménagements, transports et environnement

Service de la Planification et de l'Aménagement des Territoires
 Pôle Appui et Analyses Territoriales

Unité Départementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports du Val-de-Marne

Sources : UDEAT94/SPAT, DDT91, DRIEAT-base régionale BADORA ; ©IGN - Scan25
 (Réalisation UDEAT94/SPAT/PAAT, Éd. Juin 2022)



Conception & Réalisation : DRIEAT/UDEAT94/SPAT/PAAT

II. Vers un territoire apaisé et résilient

Intégrer les contraintes au développement du territoire

Le territoire est impacté par de nombreuses et importantes contraintes, des risques naturels et technologiques, liés notamment à son passé industriel, à la présence de grands équipements et des cours d'eau.

La vallée de la Seine est concernée par d'importantes contraintes liées à la pollution des sols, notamment sur les secteurs du centre-ville et du Triage à Villeneuve-Saint-Georges, des Ardoines à Vitry-sur-Seine, de la Confluence à Ivry-sur-Seine et de la Carelle à Villeneuve-le-Roi. Les coûts de dépollution des sols pèsent sur les bilans des opérations et concernent, pour certains, des secteurs en mutation à fort potentiel. Il sera opportun d'étudier l'accueil de nouveaux aménagements dans ces espaces en tenant compte des possibilités de dépollutions.

Plusieurs communes du territoire sont soumises au risque inondation et concernées par le plan de prévention du risque inondation (PPRI). Certains secteurs du territoire ont été particulièrement touchés lors des épisodes de crue, en 2016 et 2018, notamment les quartiers du Triage et Blandin-Belle Place à Villeneuve-Saint-Georges et les bords de Seine à Viry-Châtillon. Les secteurs de projets concernés par ce risque inondation par débordement de cours d'eau devront par conséquent respecter le règlement du PPRI et mettre en place des formes urbaines résilientes et/ou innovantes afin de réduire la vulnérabilité au risque d'inondation. **Le PLUi pourra valoriser les espaces soumis aux risques en permettant l'aménagement des berges, par la renaturation, la restauration des zones humides, etc.**

Neuf communes sont concernées par les risques liés aux anciennes carrières notamment Vitry-sur-Seine et Villejuif où l'on observe des secteurs en zone d'aléa très fort. Un plan de prévention des risques de mouvement de terrain liés aux anciennes carrières (PPRMT) a été prescrit le 1er août 2001. Dans ce cadre, des études d'aléas, accompagnées de recommandations en matière d'urbanisme, ont été réalisées et portées à la connaissance des communes et de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre par le préfet. Ces recommandations pourront être annexées au PLUi. L'élaboration du PPRMT se poursuit pour les communes d'Arcueil, Cachan, Gentilly, l'Haÿ-les-Roses, Ivry-sur-Seine, le Kremlin-Bicêtre, Thiais, Villejuif et Vitry-sur-Seine, avec l'étape de recensement des enjeux. L'objectif est l'approbation du PPRMT en 2024 et l'intégration de ses futures règles au sein du règlement du futur PLUi. Dans cette optique, les services de l'État en charge des risques travaillent en étroite collaboration avec ceux de l'EPT depuis février 2022.

Par ailleurs, le plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols dans le département du Val-de-Marne a été approuvé par arrêté préfectoral du 21 novembre 2018 et concerne plusieurs communes du territoire Grand Orly Seine Bièvre. Avec le changement climatique, les occurrences de ces phénomènes seront plus importantes. **Le PLUi pourrait donc prévoir des dispositions pour favoriser la résilience de ces territoires.**

Du fait de la présence importante d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires, le territoire est fortement impacté par les nuisances sonores. Le PLUi peut agir dans un premier temps afin d'éviter les sources de bruit. Après le trafic aérien, le transport routier est la source de nuisances sonores la plus importante. Comme pour l'amélioration de la qualité de l'air, réduire la dépendance à la voiture en favorisant le développement des transports collectifs, le report modal et les modes doux est l'un des premiers leviers pour diminuer les sources de bruit. Dans un deuxième temps, le PLUi visera l'éloignement des sources de bruit. En premier lieu, il s'agit d'éviter, voire interdire, la construction de nouveaux logements et équipements recevant un public vulnérable, à proximité des sources de bruit fort. Pour rappel, le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) limite la construction de logements tout particulièrement dans les zones de bruit fort. Environ 14 % du territoire est concerné par les zones A (2 %), B (3 %) ou ex-C (9 %) du PEB, soit une estimation de près de 60 000⁷ habitants soumis aux nuisances sonores. Il impacte notamment le développement urbain des communes de Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-George, Ablon-sur-Seine, Orly, Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons et Morangis. D'autres sources de bruit peuvent être identifiées via les cartes de bruit stratégiques (CBS)

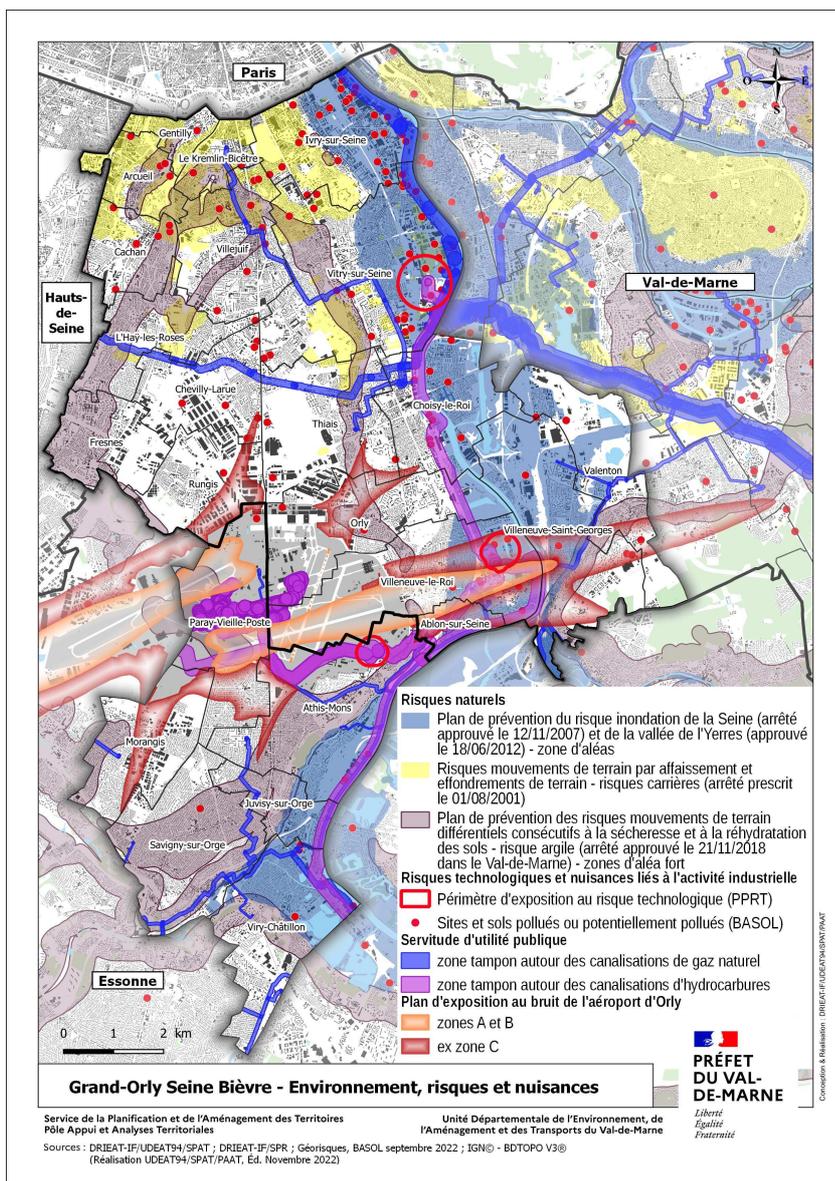
7 Estimation DRIEAT/UD94 via fichiers fonciers 2021 et INSEE 2018

et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transport terrestre et les établissements industriels les plus bruyants.

Enfin, le PLUi mettra en place des dispositions pour atténuer les nuisances sonores. Il s'agit d'identifier les axes et secteurs dans lesquels il existe des activités et établissements particulièrement bruyants. L'état initial de l'environnement peut être l'occasion d'élaborer une cartographie sonore. À cette fin, Bruitparif met en ligne des cartes de bruits par type de transport ou tous transports cumulés. Au regard des logements et équipements déjà implantés à proximité de ces axes et secteurs bruyants ou de projets de construction à venir, l'objectif du document d'urbanisme sera d'atténuer la perception du bruit pour les habitants et les usagers. Le PLUi ne peut intervenir directement sur le choix des matériaux des bâtiments pour favoriser une meilleure isolation phonique. En revanche, par l'organisation spatiale, des leviers existent pour atténuer la perception des nuisances sonores en créant des zones tampons entre les axes bruyants et les habitations ou équipements publics. Il peut ainsi être opportun de maintenir, voire, de créer, des espaces boisés et espaces verts à proximité des sources de nuisances sonores, sinon de privilégier l'implantation des locaux d'activités, des entrepôts, des centres commerciaux moins fréquentés ou bruyants en premier rideau.

Le territoire est soumis aux risques technologiques dont les sources entrent, pour la plupart, dans la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). La cohérence entre les prescriptions émises par la police des installations classées et le PLUi est indispensable. Le risque est notamment encadré par les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Le territoire est notamment concerné par le PPRT de l'établissement SMCA à Athis-Mons, celui autour du dépôt pétrolier de la SPVM à Villeneuve-le-Roi et celui autour du dépôt pétrolier d'EFR France à Vitry-sur-Seine. **Le PLUi devra donc prévoir des principes d'aménagement et de constructibilité qui permettent de concilier l'existence de ces activités notamment avec les logements inclus autour de ces sites.**

Le développement urbain devra ainsi s'articuler avec les risques et nuisances qui existent dans le territoire. Certaines communes cumulent les difficultés et méritent une attention particulière. C'est le cas de Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon-sur-Seine et Orly, mais aussi Choisy-le-Roi, Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge du fait d'un taux élevé de logements anciens. Au-delà des recherches sur la limitation des nuisances à la source et de l'évolution des activités vers un développement plus durable, **le PLUi contribuera à l'amélioration du cadre de vie, qui revêt une importance singulière pour ne pas accentuer des phénomènes de relégation de certains quartiers.**



Lutter contre l'habitat indigne

Sur le territoire du Grand Orly Seine Bièvre, la fragilisation du parc privé touche les centres anciens et des constructions plus récentes, comme des copropriétés des années 1960 et 1970, en rupture et décrochage progressif du fait de l'état du bâti et de leur occupation. Les bâtiments vétustes présentent un risque pour la santé ou la sécurité. La détérioration de l'habitat qui s'installe dans la durée génère progressivement des dysfonctionnements urbains problématiques, une paupérisation et une perte d'attractivité des quartiers, que le PLUi doit prendre en compte.

Le territoire est fortement impacté par l'habitat indigne avec un taux estimé à 6,2 % de parc privé potentiellement indigne (PPPI), alors que ce taux est de 3,9% au niveau du département du Val de Marne et de 0,9 % (soit 3660 logements) au niveau du département de l'Essonne. Le territoire concentre 54,8 % des logements du PPPI dans le Val de Marne et les 6 communes essonniennes concentrent 17,90 % au niveau de l'Essonne. Le parc potentiellement indigne est très concentré à l'échelle de quartiers bien identifiés dans quelques communes spécifiques : Villeneuve-Saint-Georges (17,3%) Ivry-sur-Seine (16%), Gentilly (11%), Choisy-le-Roi (7,2%), le Kremlin-Bicêtre (6,9%) et Villeneuve-le-Roi (6,6%). Du fait de leur taille importante, Vitry-sur-Seine et Villejuif sont aussi fortement impactées en nombre de logements indignes. Si les zones pavillonnaires anciennes sont particulièrement touchées, notamment par le phénomène de division pavillonnaire, il existe

également des copropriétés privées plus récentes et de taille importante touchées par la dégradation financière et matérielle, que l'Etat vise à enrayer (plan de sauvegarde...). **Le PLUi peut contribuer à la lutte contre l'habitat indigne et à sa résorption.**

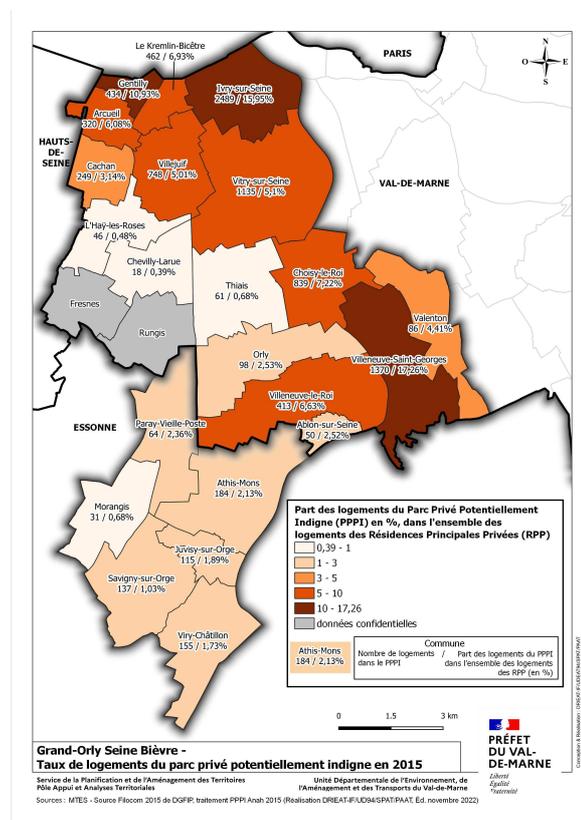
Le PLUi devra, dans son diagnostic du rapport de présentation, identifier les îlots dégradés, insalubres et dangereux (connaissance du tissu urbain, du bâti et de son occupation). Ce diagnostic permettra de définir des orientations d'interventions et une réglementation permettant des réhabilitations lourdes et du recyclage immobilier, voire foncier, dans des secteurs souvent denses comme des centre-villes anciens ou en mutation.

Les nuisances sonores de l'aéroport génèrent une perte d'attractivité des quartiers sur plusieurs villes, avec une dégradation constante du bâti et un développement des marchands de sommeil, que le PLUi devra mieux identifier et traiter spécifiquement.

L'habitat très précaire, voire sous forme de bidonvilles, installé sur des terrains parfois pollués, contraint par de nombreuses servitudes (voies de transport, inondations...), et sans accès à un réseau d'assainissement, d'eau et d'électricité, touche les populations les plus fragiles. **Le PLUi devra identifier ce phénomène dans le diagnostic et permettre la mutation des secteurs impactés.**

La densification par la division pavillonnaire est à encourager pour mieux répondre aux besoins en logement en Île-de-France. Mais elle peut aussi être détournée de son objectif par des marchands de sommeil et produire de l'habitat indigne. **Afin d'éviter ce phénomène, il est préconisé de mettre en œuvre les dispositions de l'article L. 151-4 du code de l'urbanisme.**

L'encadrement par le PLUi de l'évolution urbaine doit ainsi permettre la mutation et la requalification d'îlots dégradés, faciliter les restaurations et les lourdes réhabilitations d'immeubles d'habitation en autorisant des extensions et une densification mesurées. De plus, cela doit permettre de résorber l'habitat précaire et de fortune en offrant pour tous des possibilités de se loger. Le PLUi sera également l'occasion de porter des objectifs ambitieux pour une production de logement qui soit plus favorable à la santé, en particulier en ce qui concerne la lutte contre le saturnisme, la qualité de l'air intérieur et l'exposition au bruit



Préserver et mettre en valeur les paysages et le patrimoine remarquable

La Convention européenne du paysage, dite « convention de Florence », a défini la notion de paysage. La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages transcrit en droit français une partie de cette convention, principalement sur le développement de la connaissance des paysages et la définition des objectifs de qualité paysagère.

L'État, le département du Val-de-Marne et les trois établissements publics territoriaux Val-de-Marnais ont lancé en janvier 2020 l'élaboration d'un atlas des paysages. Ce document de connaissance, dont le PLUi pourrait à terme intégrer les réflexions, a pour objet d'identifier, de caractériser et de qualifier les paysages du territoire en tenant compte des dynamiques qui les modifient, du rôle des acteurs socio-économiques qui les façonnent et les entretiennent, et des valeurs particulières qui leur sont attribuées par les acteurs du territoire et les populations concernées.

Le travail en cours met en évidence l'urbanisation extrêmement rapide du territoire où différents tissus bâtis se côtoient. De cette perception « morcelée » de la ville-continue, il ressort un premier sentiment d'exploitation excessive du territoire. La végétation est présente mais sa perception est peu évidente. Les premiers enjeux portent davantage sur la « réparation de la ville », sur le « ménagement » des existants, sur la « cohabitation » entre les formes de vie (humaines et non-humaines), que sur l'idée de « reconstruire la ville sur elle-même », c'est-à-dire de substituer une ville moderne à une ville ancienne. Les grands éléments paysagers, tels que les cours d'eau, les belvédères donnant sur des vues lointaines, les grands parcs, les grands alignements d'arbres sont des lieux de respiration nécessaire à ce territoire très dense. Ces éléments structurent le territoire et permettent l'équilibre entre les pleins et les vides. **Le PLUi pourrait engager une réflexion plus large portant sur le tissu urbain alentour visant à les préserver.** Aussi la nature installée en ville et les arbres plantés en pleine terre restent une valeur paysagère incontournable à exploiter. Les paysages de proximité ne doivent pas être délaissés. Ce sont les paysages perçus et vécus par les habitants comme des espaces de respiration, qui doivent répondre à un besoin croissant de trouver une nature de proximité, accessible au sein d'une zone urbaine. **Le PLUi pourra traduire cet enjeu par la nécessité de requalifier les espaces publics du quotidien.**

Les rives de la Seine doivent faire l'objet d'une attention particulière. En effet, leur dimension monumentale tout comme leur intérêt historique constituent un important potentiel de reconquête comme espace paysager et patrimonial majeur du territoire. Le PLUi pourrait ainsi concilier l'agrément des usagers avec les préconisations du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) au titre de la trame verte et bleue. Pour chaque portion du territoire, un projet d'aménagement des berges pourrait être prévu, permettant d'assurer la continuité du cheminement qui s'inscrit dans une logique géographique métropolitaine, voire régionale et qui concerne, plus largement, l'avenir de l'ensemble de la vallée de la Seine. Au-delà de la réalisation des continuités et promenades favorisant les modes de déplacement actifs sur les itinéraires des cours d'eau du territoire, des liaisons transversales au sein du tissu urbain permettront aux usagers de bénéficier de ces espaces de respiration. La gestion des transitions urbaines et paysagères y sera essentielle.

Le périmètre du PLUi dispose de nombreux monuments historiques dont il conviendra de préserver les abords. Son territoire est également marqué par une urbanisation récente qui se lit à travers son patrimoine architectural. De nombreuses cités jardins sont construites au début du 20^{ème} siècle à Arcueil, Vitry-sur-Seine, Orly ou Villeneuve-Saint-Georges. Elles accompagnent l'industrialisation du territoire, dont le patrimoine industriel est encore présent dans la vallée de la Seine. Les années 60-70 sont marquées par la modernisation des villes. La rénovation du centre-ville d'Ivry-sur-Seine est un exemple remarqué des réflexions sur l'aménagement et la programmation d'un centre-ville moderne. La question de l'espace public était centrale dans les projets urbains des années 70 à 80. Le quartier des Hautes-Bruyères à Villejuif, par exemple, propose une gradation fine entre les espaces publics et les espaces privés. **La transformation du territoire engagée par le PLUi devra s'appuyer sur les caractéristiques de l'urbanisme existant pour préserver les singularités du territoire.** La sauvegarde du patrimoine industriel (le long des axes ferroviaires et de la Seine) pourra également être recherchée par la transformation en logements ou en bureaux.

Encourager les mobilités actives

Malgré une bonne desserte en transport en commun, le réseau viaire reste saturé et souffre de problèmes de congestion importants. Les habitants et travailleurs du territoire utilisent encore majoritairement leur voiture. En moyenne, à l'échelle des communes le taux de motorisation des ménages atteint 0,95⁸. Il dépasse 1 voiture par ménage dans 11 communes du territoire. La saturation constatée du réseau routier et celle des transports en commun, combinées aux problématiques de pollution de l'air, rendent indispensable le développement d'itinéraires adaptés aux modes actifs (marche et vélo en particulier) et aux engins de déplacement personnalisés motorisés.

Les mobilités actives et partagées, dont le développement s'est accéléré avec la crise sanitaire, représentent une alternative à de nombreux déplacements. Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF) recommande de mener une politique globale pour permettre le développement des modes actifs **dont certains éléments peuvent se traduire dans le PLUi, pour aménager la voirie pour les modes actifs et favoriser le stationnement du vélo.**

Sur le territoire du Grand Orly Seine Bièvre, les itinéraires en modes actifs manquant ou en mauvais état, ont été identifiés le long des radiales structurantes : RD7, RD5, voies de tramway, de métro et de RER. Certains profils de voiries sont encore très routiers et ne permettent pas aux utilisateurs des déplacements confortables et apaisés en modes actifs. Le réseau cyclable notamment présente de nombreuses discontinuités même si des aménagements séparés de la voirie, du type pistes cyclables, ont été réalisés. Les itinéraires cyclables en rocade font défaut. Ainsi, la mise en œuvre d'un réseau d'aménagement cyclable continu, sécurisé et confortable semble nécessaire. Le territoire est concerné par deux itinéraires : Départementale 2 et Grande Couronne (D2 et GC) du projet de RER V porté par la Région et par trois itinéraires (3, 5, 7) du plan vélo métropolitain. Le PLUi pourrait permettre de réaliser ces aménagements en s'appuyant sur le schéma directeur vélo en cours d'élaboration par l'EPT GOSB. Il constitue un outil pour accompagner la résorption des coupures urbaines existantes sur le territoire : axes routiers (A6, A106, A86, N406, RD7, RD86) et ferroviaires (Triage, Valenton), franchissements de Seine, grandes emprises d'équipements et d'activités (aéroport, MIN de Rungis).

Afin de permettre le développement du vélo comme un réel mode de transport, l'ensemble du territoire doit être suffisamment équipé en service pour les vélos et notamment en stationnements. Or l'offre en stationnement vélos reste relativement limitée et répartie de manière très hétérogène. Le nord du territoire bénéficie d'un réseau de bornes en libre service ainsi que de stationnements en accès libre. Les stationnements en consignes sont présents au niveau de quelques pôles gare, même si beaucoup restent encore non équipés⁹. Pour compléter cette offre sur l'espace public, les bâtiments doivent être pourvus de stationnements pour leurs utilisateurs (habitants, travailleurs, etc). En effet, l'impossibilité de stationner les vélos à domicile est identifiée comme un frein à la pratique du vélo.

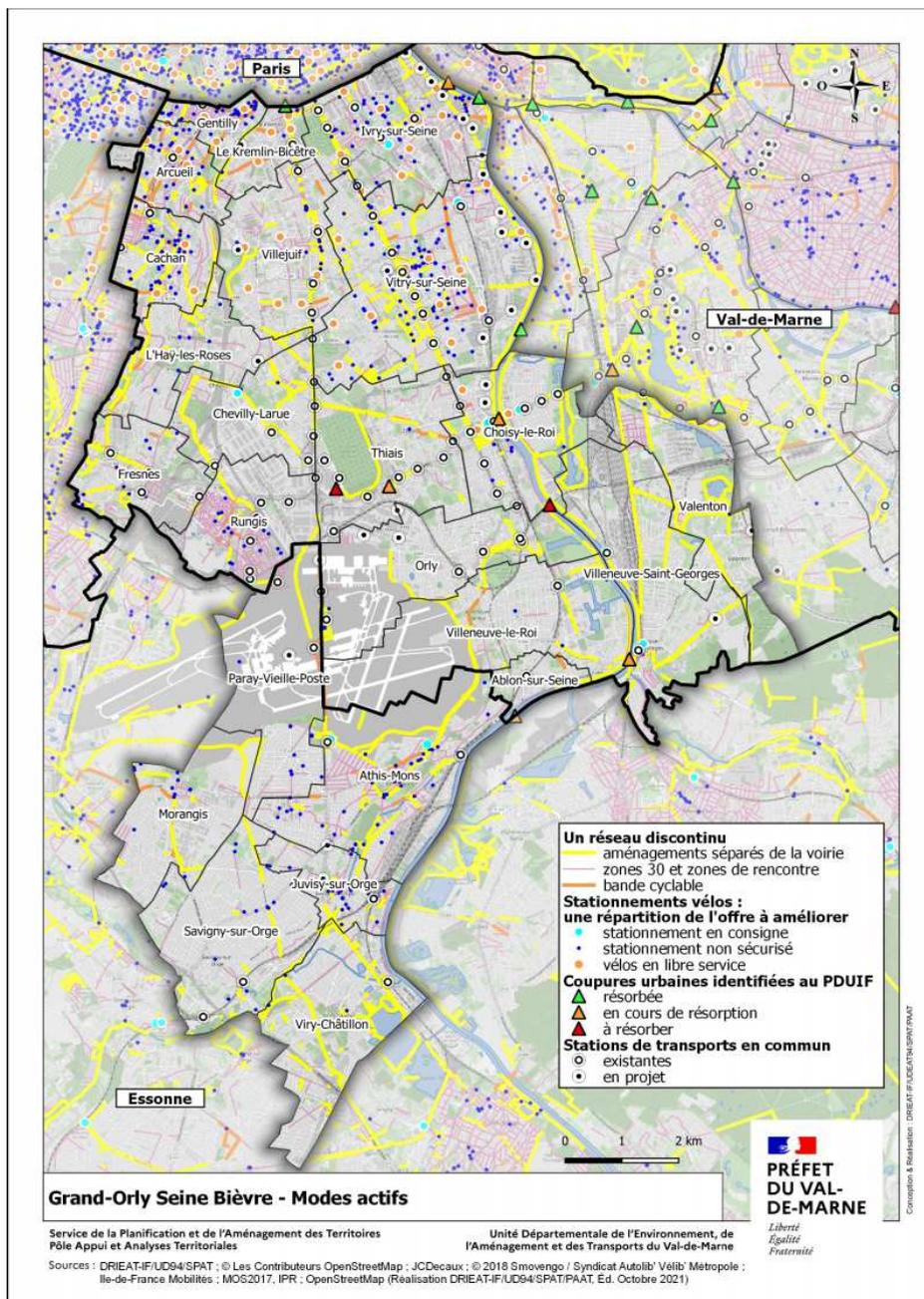
Par ailleurs, le PLUi peut favoriser la démotorisation des ménages. Limiter la taille des parcs de stationnement pour les véhicules motorisés dans les bâtiments incite les utilisateurs à recourir à un mode de transport alternatif (modes actifs ou transports en commun). La politique de stationnement sera d'autant plus efficace si elle est adaptée à la desserte en transports en commun. La mutualisation des stationnements et le foisonnement sont également des solutions pour optimiser et limiter la consommation d'espace par le stationnement.

En outre, les restrictions de circulation instaurées par la zone à faibles émissions (ZFE) et leurs renforcements programmés à partir du 1^{er} juillet 2023 (extension de l'interdiction aux véhicules classés Crit'Air 3) justifient des aménagements visant à encourager les nouvelles solutions de

8 Source IDFM sur les données INSEE 2018

9 Pour rappel, une réflexion sur le rabattement vers les gares et les stations de transports en commun doit être réalisée, conformément à l'obligation de la loi d'orientation des mobilités d'équiper au 1^{er} janvier 2024 les gares ferroviaires et routières et les pôles d'échanges multimodaux en places de stationnement sécurisées pour les vélos.

mobilités et en particulier le co-voiturage, l'autopartage, les vélos, deux-roues en libre-service et les véhicules électriques. La conversion du parc automobile francilien thermique vers un parc moins carboné est notamment actée par la loi d'orientation des mobilités (l'article 73 interdit la commercialisation des véhicules thermiques à horizon 2040), par le plan énergie-climat de la région Île-de-France (fin de la motorisation thermique entre 2030 et 2040) et par le schéma régional climat air énergie (SRCAE). La réussite de cette politique publique passe par un vaste déploiement de points de recharge en énergies nouvelles. De manière générale, l'augmentation de la pratique des modes actifs, dont le recours à la marche, sera permise avec le rapprochement des bassins de vie et d'emplois. Elle est liée à l'organisation même de la ville, par une politique de réduction des distances entre l'habitat, les services, les loisirs et le travail. L'amélioration de la qualité de l'espace public, avec un meilleur partage multimodal de la voirie, apparaît aussi nécessaire pour le développement de ces modes.



III. Un territoire en transition

Exploiter les atouts du territoire pour développer et améliorer la logistique urbaine

Le transport de marchandises et la logistique sont des secteurs stratégiques (avec 10 % des emplois directs et indirects franciliens) pour le bassin de consommation et de production de l'Île-de-France. La loi « Climat et résilience » d'août 2021 fixe comme objectifs nationaux l'augmentation de 50 % de part de marché pour le fret fluvial et de 100 % pour le fret ferroviaire d'ici 2030.

Grand Orly Seine Bièvre représente aujourd'hui un territoire clé de l'armature logistique francilienne. Le pôle d'Orly constitue le deuxième pôle logistique francilien après le Grand Roissy en termes d'emplois et de surface d'entrepôts. Il se distingue notamment par des atouts, uniques en Île-de-France, tels que sa proximité avec le cœur d'agglomération et son potentiel puissant d'intermodalité, bénéficiant de grands corridors routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les équipements multimodaux (aéroport d'Orly, terminal ferroviaire de Rungis dont le train des primeurs a été préservé, ports d'Ivry, de Vitry et de Choisy, etc.).

La prise en compte de la logistique urbaine dans le PLUi, se révèle donc indispensable pour permettre le maintien de cette activité au cœur de la métropole. **Le PLUi peut prévoir le développement de l'intermodalité permettant d'accroître le recours à la voie fluviale et au réseau ferroviaire pour la desserte des activités logistiques.** La logistique doit également évoluer pour mieux s'inscrire dans son territoire urbain et dense en encourageant les technologies à faible émission (camions/péniches utilisant les énergies propres ; véhicules électriques et cyclo-logistique pour les courtes distances avec les vélos-cargos). Le PLUi peut ainsi autoriser le déploiement des installations d'alimentation en électricité, gaz et hydrogène dans les sites portuaires et intermodaux.

Un maillage à plusieurs échelles pourrait être conçu pour encourager le report modal (fer et eau) et le développement d'une logistique urbaine plus durable. La transition logistique demande une bonne articulation entre les échelles locale, régionale, interrégionale et internationale. Il est souhaitable que le PLUi intègre les connexions et les complémentarités à l'échelle du grand territoire de la logistique francilienne et notamment avec les pôles d'activités et d'entreposage des territoires voisins du Val-de-Marne (port de Bonneuil, chantier combiné rail-route de Valenton basé sur la commune de Bonneuil-sur-Marne, développement du fret et de la multimodalité à Vigneux, etc.) pour favoriser le report modal.

Adapter le territoire au changement climatique et intégrer les enjeux de la transition écologique

Dans un contexte de changement climatique avec une hausse globale attendue des températures, un effort d'adaptation est nécessaire dès maintenant. L'adaptation au changement climatique est un impératif qui commande d'engager des actions de fond sur les moyen et long termes, exprimé par l'État à travers sa stratégie nationale d'adaptation au changement climatique et décliné dans son deuxième Plan national d'adaptation au changement climatique. Toutes les évolutions du PLUi doivent être regardées par le prisme de l'adaptation au changement climatique. Un usage doit être observé au regard de ses atouts et contraintes actuels mais aussi futurs. Le PLUi peut ainsi agir à plusieurs échelles, notamment du bâtiment, de l'îlot urbain mais aussi de la trame, verte, bleue, brune et noire (TVBBN), intégrant ainsi les enjeux liés à la transition écologique.

À l'échelle du bâti, le territoire est face à un risque de mal-adaptation découlant de la croissance massive de l'équipement en climatiseurs individuels. Il convient donc d'orienter le PLUi vers les solutions fondées sur l'urbanisme et l'architecture bioclimatiques (travail sur la circulation de l'air et l'orientation des bâtiments) et leur végétalisation, privilégiant un refroidissement naturel. Lorsque cela n'est pas possible, les alternatives aux climatiseurs individuels doivent être favorisées, notamment le déploiement de réseau de froid en zone dense.

À une échelle plus large, le territoire, très urbanisé, est particulièrement vulnérable face aux îlots de chaleur urbains. La préservation et le développement des îlots de fraîcheur urbains, végétalisés et en pleine terre sont indispensables. La lutte contre l'imperméabilisation et pour la désimperméabilisation des sols est un véritable levier pour limiter l'effet de chaleur urbaine. La pleine terre doit être préservée au maximum pour sa capacité à rafraîchir, à infiltrer les eaux pluviales et à favoriser les plantations de grands sujets indispensables au maintien d'une température viable en milieu urbain. La réflexion sur les fonctionnalités des sols participe également au maintien, à la valorisation et au renforcement de la biodiversité à toutes les échelles. Aussi, au sein de ce territoire densément urbanisé, il convient de développer des surfaces végétalisées et ombragées. En effet, le territoire est caractérisé par la présence d'arbres inégalement répartis selon les types de tissus urbains. Cette disparité se double du constat d'une plus grande proportion d'arbres existants dans les domaines privés que dans l'espace public. **Le PLUi pourrait donc proposer de développer des plantations arborées en privilégiant les essences locales sur les espaces publics et favoriser le renouvellement des plantations privées.**

À l'échelle du territoire, le changement climatique renforce l'intérêt de décliner dans le PLUi une TVBBN fonctionnelle, condition de la résilience des écosystèmes. Elle est une infrastructure écologique majeure, indispensable au maintien de la biodiversité, qui assure par ailleurs des services éco-systémiques essentiels : stockage et épuration de l'eau, rafraîchissement et régulation du climat, cadre de vie et santé, pollinisation des cultures, stockage du carbone dans les sols et la végétation. C'est par l'intermédiaire d'un maillage naturel traduit dans le PLUi que l'ensemble des fonctionnalités de cette trame pourront être assurées.

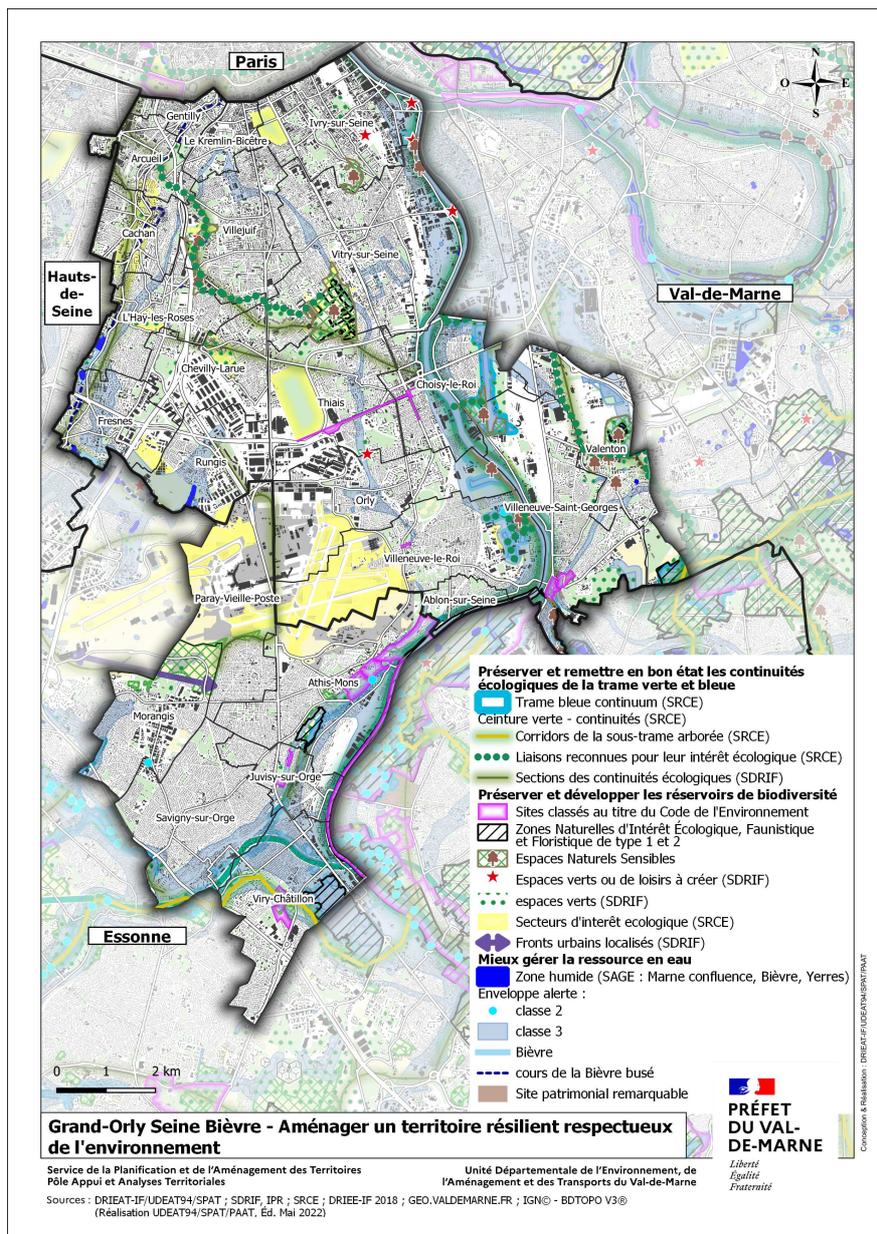
Le territoire du Grand Orly Seine Bièvre dispose d'un « réseau vert » ponctué par les parcs départementaux et des « monuments paysagers », mais qui reste peu lisible et peu mis en valeur. Le SRCE et le SDRIF mettent en avant des continuités écologiques à mettre en œuvre. La trame verte Bièvre Lilas qui traverse le territoire d'Ouest en Est doit devenir un axe structurant, support non seulement pour la biodiversité mais également pour un ensemble varié d'usages (récréatif, mobilité douce). Les connexions avec les territoires voisins (Paris, Haut-de-Seine, GPSEA) doivent également être renforcées à travers l'émergence d'une trame verte d'envergure pour relier ces lieux ressources pour la métropole. **Le PLUi devra définir et mettre en œuvre des continuités écologiques aux échelles territoriales et locales (cours d'eau et leurs rives, coulée verte Bièvre-Lilas, délaissés ou bas-côtés des infrastructures de transports) et favoriser les traversées Est-Ouest du territoire en s'appuyant sur une trame verte à renforcer.** Il favorisera le maillage des espaces verts publics et privés. Il maintiendra, restaurera et améliorera la trame verte et bleue du territoire en encourageant la création de milieux humides et de corridors et en mettant en place une gestion écologique adaptée à ces milieux.

Les lacs de l'Essonne, situés à la limite sud du territoire, constituent une forte présence d'eau et d'espaces naturels à préserver.

L'Yerres et la Bièvre méritent une attention particulière. Ces deux cours d'eau sont identifiés au SRCE comme éléments de la trame verte et bleue avec des « obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue » repérés. Le PLUi permettra le projet de renaturation des berges de l'Yerres. Ce projet de reconquête des berges de l'Yerres vise à sécuriser les habitants du quartier face au risque inondation, ainsi qu'à préserver la richesse de la faune et de la flore des berges, classées Espace Naturel Sensible. Il favorisera également la réouverture de la Bièvre afin de mettre en valeur le cours d'eau et ses rives pour l'intégration dans la ville. La renaturation des berges et la restauration des cours d'eau sont des leviers pour non seulement renforcer la biodiversité dans le territoire mais également améliorer sa résilience.

Par ailleurs, le PLUi veillera à atteindre une bonne qualité des eaux. Celle de la Bièvre qui est de qualité mauvaise et celle de la Seine avec l'objectif de baignade. La mauvaise qualité des eaux est essentiellement due aux rejets d'eau usées, aux mauvais branchements vers des collecteurs pluviaux, et aux effets de surverses par temps de pluie. Toute opération doit répondre à des objectifs d'aménagement et de gestion du cycle de l'eau (eaux pluviales, eaux usées...) fondés sur les principes de renaturation et de perméabilité optimisées des sols. **Le PLUi portera également une attention aux capacités effectives des dispositifs d'assainissement et les impacts cumulés que peuvent supporter les milieux récepteurs.** Cette attention doit être d'autant plus forte dans les zones

destinées à être densifiées, du fait des apports supplémentaires d'eaux usées et d'eaux pluviales au réseau d'assainissement.



Faciliter la transition énergétique du territoire

La transition énergétique est clairement établie comme priorité nationale en vue de réduire la consommation énergétique nationale et de lutter contre le changement climatique. Au niveau régional, le schéma régional climat air énergie adopté en décembre 2012 (SRCAE) est le document de référence. De manière générale, les objectifs du SRCAE à horizon 2020 n'ont pas été atteints, que ce soit en matière de rénovation des bâtiments¹⁰, de développement des réseaux de chaleur ou de géothermie, d'éolien, de photovoltaïque ou encore de qualité de l'air. **L'élaboration du PLUi doit être l'occasion pour le territoire de répondre à ces enjeux et objectifs.**

Le secteur du bâtiment est le premier consommateur d'énergie dans le territoire du Grand Orly Seine Bièvre avec près de deux tiers des consommations énergétiques, dont 36 % pour le secteur

¹⁰ Le rythme de renouvellement du parc bâti est inférieur à 1% par an. Pour rappel, le SRCAE vise une rénovation de tous les bâtiments à un niveau BBC d'ici 2050

résidentiel et 30 % pour le secteur tertiaire¹¹. Le territoire est marqué par de l'habitat dégradé, avec une majorité de logements construits avant 1975, année de la première réglementation thermique. La rénovation énergétique représente donc un levier majeur afin de mener la transition énergétique et réduire la précarité énergétique des ménages modestes. Ainsi le PLUi doit permettre de rénover, principalement par l'extérieur, la plupart des façades et pignons des bâtiments d'avant 1990 (à l'exception des murs « nobles » spécifiquement protégés par l'État au titre du patrimoine ou d'impossibilités techniques). Le parc de logement individuel privé n'est pas à négliger. Il représente environ 45 % de la consommation énergétique du parc total de logements pour « seulement » un quart des surfaces. Concernant le parc tertiaire, le secteur des commerces est au premier rang des consommations sur le territoire, suivi de celui des bureaux. Environ 14 % des bâtiments tertiaires, soit près de 71 % des surfaces, sont concernés par le décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire¹².

Le bâtiment doit, par ailleurs, s'orienter vers un usage d'énergies 100 % décarbonées en 2050 (SNBC). Avec près de 40 % des consommations énergétiques du territoire correspondant aux besoins en chaleur des bâtiments (chauffage et eau chaude sanitaire), cet usage est donc une priorité de la transition énergétique. **Le développement des réseaux de chaleur urbains (densification, extension, interconnexion, augmentation de la part d'ENR) doit notamment être encouragé dans ce territoire, qui dispose d'un fort potentiel par des dispositions favorables du PLUi.** Ces réseaux ont vocation à être alimentés par une production d'énergies locales, renouvelables et de récupération, tels que les gisements de chaleur fatale (unités d'incinération des ordures ménagères, sites industriels, datas centers...), de la géothermie exploitable (nappe de Dogger) et du recours possible à la biomasse. Hors réseau de chaleur, le recours aux dispositifs d'énergies renouvelables (pompes à chaleur, panneaux solaires, éoliennes) doit être encouragé. Par ailleurs, la loi « climat et résilience » d'août 2021 impose l'intégration des panneaux photovoltaïques sur les grandes surfaces de toiture (gares, entrepôts, centres commerciaux) lors d'une construction, d'une extension ou d'une rénovation lourde. Le territoire a un potentiel de production solaire de 934 147 MWh (soit 27 % de la consommation) alors qu'actuellement les 650 installations solaires photovoltaïques existantes sur le territoire permettent la production de seulement près de 3MWh¹³. Environ un quart des surfaces utiles correspondent à des bâtiments d'activités et à plus d'un tiers à des habitations. **Le PLUi devra favoriser la consommation et la production des énergies renouvelables.**

11 Données EnergiF, 2018

12 En application de la loi ELAN, le décret n° 2019-771 du 23 juillet 2019 relatif aux obligations d'actions de réduction de la consommation d'énergie finale dans des bâtiments à usage tertiaire s'impose à tous les bâtiments existants à usage tertiaire de plus de 1 000 m².

13 Source : IPR, cartoviz

IV. Vers un territoire connecté

Reconnecter le territoire en son sein et aux territoires proches, notamment au niveau du Grand Orly

Les marqueurs territoriaux du Grand Orly Seine Bièvre, tels que la Seine, les infrastructures terrestres ou les pôles économiques confèrent au territoire une place métropolitaine centrale et stratégique mais participent également à sa fragmentation et engendrent des inégalités sectorielles. L'aéroport d'Orly notamment, constitue à la fois le centre du pôle d'Orly-Rungis et une coupure entre le Val-de-Marne et l'Essonne. De plus, la Seine crée une séparation à l'est du territoire. Une réflexion est nécessaire pour assurer une continuité des mobilités sur le Grand Orly Seine Bièvre et ses territoires voisins.

Le pôle d'Orly constitue un pôle d'emplois important dans les domaines industriel, tertiaire (Parc ICADE), logistique (SENIA, SOGARIS), hôtelier et commercial (centre commercial Belle Épine, Thiais Village, zone Delta à Rungis). Il opère actuellement un renouveau urbain qui va permettre l'arrivée de la ville au cœur du pôle. Sur sa façade nord, jusqu'alors composée de grandes entités économiques monofonctionnelles, des logements, des équipements publics de proximité (projet urbain du SENIA) et des équipements métropolitains (Cité de la Gastronomie, pôle e-Sport de Thiais) sont créés.

Le projet partenarial d'aménagement (PPA), dont le PLUi devra tenir compte, a été signé en janvier 2020. Il poursuit les réflexions entamées il y a quelques années sur le territoire du Grand Orly, notamment sur son développement, sur l'évolution de ses mobilités et son accessibilité.

Dans ce cadre, un diagnostic élaboré en 2019 a traité de la question des mobilités. Concernant le réseau viaire, il met en évidence un réseau magistral puissant qui constitue un réseau de passages intranational et européen et permet d'assurer une bonne desserte de l'aéroport et du MIN. Néanmoins celui-ci présente des dysfonctionnements et privilégie, au détriment d'une liaison Est/Ouest, une desserte Nord/Sud dont les voiries nécessaires pour les circulations internes au pôle sont hétérogènes. Le réseau viaire est également complexe et présente des points de congestion, notamment sur les axes historiques, entraînant un report vers les voies départementales, voire locales, posant ainsi un problème de hiérarchisation et de lisibilité du système. Concernant les transports en commun, le diagnostic indique une bonne desserte en transport lourd même si la majorité de ces lignes convergent vers Paris et qu'une forte disparité entre le Nord et le Sud du territoire est à noter. L'offre va considérablement évoluer avec l'arrivée du Grand Paris Express (GPE), qui va être accompagnée d'une restructuration du réseau bus pour permettre une desserte fine du territoire et un rabattement vers les stations de transports lourds. Par ailleurs, une modernisation du réseau RER est en cours et de nombreux projets sont à l'étude ou en cours de réalisation sur le territoire.

Les enjeux liés à l'accessibilité du Grand Orly ont été partagés en comité de pilotage du PPA Grand Orly en janvier 2022. Le pôle et ses entrées doivent être connectés dans une logique multimodale à 360°, en reliant notamment l'Essonne aux pôles d'emplois et en améliorant les liaisons tangentielles est-ouest. Il convient aussi de prévoir des flux internes, en particulier ceux alternatifs à la voiture. La résorption des coupures (franchissement de la Seine et contournement de la plateforme aéroportuaire notamment), le développement des transports en commun et des déplacements en modes actifs seront nécessaires pour permettre un accès plus aisé des pôles économiques et bassins d'habitat francilien avec le Grand Orly, dans un contexte où celui-ci est en phase de transformation économique et urbaine.

Veiller à la cohérence du développement urbain avec les projets portés dans les espaces limitrophes du territoire

Continuité du tissu urbain au sud du territoire : opérations d'intérêt national et renouvellement urbain

Dans la continuité de l'axe de la RD7, entre l'A6 et la Seine, à la frange Sud du territoire, le tissu urbain est marqué par l'urbanisme utopique des années 70, ayant généré des difficultés de gestion urbaine. Le territoire Grand Orly Seine Bièvre comprend une partie de l'opération d'intérêt national (OIN) de Grigny-Viry dont le quartier de la Grande Borne, et s'appuie de part et d'autre sur l'opération de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (ORCOD-IN) de Grigny 2 qui entre dans sa phase d'aménagement opérationnel, et l'OIN Porte Sud qui contient notamment l'ancienne ville nouvelle d'Évry et quelques Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain (NPNRU). Ces secteurs ont engagé des mutations d'une ampleur sans précédent, et nécessitent un accompagnement à une échelle plus large, notamment pour organiser la reconstitution de l'offre de logement. Le développement des transports efficaces doit absolument se poursuivre pour assurer le désenclavement de ces quartiers contraints par la présence des infrastructures qui génèrent des coupures urbaines importantes, améliorer la fluidité des déplacements, et permettre un accès aux emplois et aux équipements des populations qui y habitent. **Le PLUi devra tenir compte de ces dynamiques urbaines et permettre les liens avec les territoires voisins.**

Le traitement urbain de l'axe de la RD7 pourrait également être envisagé dans le PLUi comme un fil conducteur du renouvellement urbain qui se poursuit au-delà du territoire.

Un système économique structuré autour de 3 pôles péri-métropolitains

Le pôle d'activités d'Orly-Rungis s'intègre dans un système économique péri-métropolitain plus global, comprenant deux autres pôles qui ont émergé autour de Massy-Saclay et d'Évry. Les activités développées touchent à l'agro-alimentaire, à la santé, à l'industrie et à l'innovation technologique, à l'aéronautique et à la logistique. Le PLUi devrait œuvrer pour permettre le développement de ces trois pôles sans concurrence néfaste en sachant que des potentiels de complémentarités entre les trois pôles existent dans les domaines cités ci-dessus. En effet, chacun des pôles peut développer et revendiquer une spécialisation, tout en mettant en avant les synergies entre les domaines, mutualisant certaines actions de formation et de recrutement pour dynamiser l'emploi local, ou certaines infrastructures. La reconnaissance de ce grand territoire Nord Essonne comme un territoire attractif et rayonnant au niveau économique, mais dont le développement bénéficie en premier lieu aux populations implantées localement, devrait être un objectif fort. Les liaisons efficaces entre ces pôles, préfigurées par la ligne 18, les lignes de tramway T12 et T7, comme l'équilibre emploi local-logement, à l'échelle de ces 3 territoires, méritent d'être traduits dans le PLUi. De plus, l'enjeu de mieux relier le territoire du Grand Orly à la partie essonnienne, lieu de vie d'une grande partie des travailleurs du pôle, doit être un objectif apparent du PLUi. En effet, l'EPT Grand Orly Seine Bièvre accueille presque le double d'actifs essonniers que d'actifs de l'EPT qui travaillent en Essonne. Si les échanges entre la Communauté Paris Saclay et l'EPT Grand Orly Seine Bièvre sont à l'équilibre, ce n'est pas le cas pour les EPCi de Grand Paris Sud, Val d'Yerres Val de Seine et Cœur d'Essonne Agglomération qui sont des territoires dont les actifs vont travailler à l'EPT Grand Orly Seine Bièvre. Ainsi, améliorer les conditions d'accès et la mobilité vers ces secteurs doit constituer une priorité dont bénéficiera l'EPT 12.

Liens avec le territoire Vallée Sud Grand Paris

Structuré autour de l'axe majeur que constitue la RD920 (ex RN20), qui draine, avec l'A6 et le RER B de nombreux déplacements entre Paris, sa banlieue et la province, la vallée de la Bièvre dessine un bassin de vie interterritorial qui nécessite une approche à cette échelle des stratégies d'aménagement.

Les deux EPT Vallée Sud Grand Paris (VSGP) et Grand Orly Seine Bièvre, doivent à présent construire leurs PLUi respectifs, autour d'un projet commun pour ce bassin de vie, en continuité des travaux initiés dans les années 2010 autour du projet de la Vallée Scientifique de la Bièvre. Le contrat de

développement territorial du même nom, visait les objectifs communs d'un développement urbain équilibré à l'échelle de cette unité territoriale, valorisant en particulier le pôle d'innovation en matière de santé, constitué par les nombreux laboratoires, industries, sites universitaires, installés et en projet. Le travail autour de la vallée scientifique de la Bièvre, qui offre une vision stratégique commune et donne de la cohérence dans la programmation des différentes opérations d'aménagement du secteur ces dernières années, mérite d'être poursuivi à travers les PLUi.

Le département des Hauts-de-Seine, a engagé, depuis plusieurs années, la requalification de l'axe historique de la RN20 / route d'Orléans en boulevard urbain, conciliant les enjeux de fluidité routière, de développement des modes actifs, et d'urbanité nécessaires au développement du territoire traversé. Ce renouvellement en cours, de Bourg-la-Reine au périphérique, implique un travail commun entre les villes pour veiller à la cohérence urbaine et programmatique des quartiers desservis. Les PLUi de VSGP et GOSB devraient porter une ambition inter-territoriale pour aménager les coutures urbaines et notamment les itinéraires pour les modes actifs (piétons et cyclables) sécurisés et continus entre les territoires dans les zones d'habitat, d'emploi, vers les grands équipements et les pôles d'intermodalité.

La construction de la gare d'Antony, entre Orly et Massy sur la nouvelle ligne 18 à horizon 2027, constitue l'opportunité de développement d'une nouvelle polarité. Cette zone d'activité particulièrement enclavée à distance du centre d'Antony, et flanquée des autoroutes A6, A10, présente une certaine qualité urbaine et paysagère (lisibilité de la trame, végétalisation importante). L'arrivée de la ligne 18 et la dépose des lignes aériennes à haute tension, renforcent l'attractivité du quartier. La ville d'Antony engage cette année une modification majeure de son PLU, qui préfigure une opération d'aménagement d'importance sur le secteur d'Antony. Au-delà des enjeux d'intensification, de développement du logement, et de préservation de l'activité économique du secteur, il apparaît fondamental d'anticiper l'accessibilité et les coutures de ce quartier vers les polarités voisines, en particulier vers les territoires de Fresnes (94), Wissous (91) et Massy (91). L'enjeu du rabattement des modes actifs depuis Fresnes sur la gare d'Antony pourrait ainsi être intégré au PLUi de GOSB.

Enfin, la démarche de vitalisation des quartiers de gare, conduit à porter une réflexion prospective sur le périmètre des 800 m autour des nouvelles gares de la ligne 15 Sud pour assurer des aménagements et des mutations ambitieux et de qualité. Côté Bagneux, les projets sont déjà assez avancés sur le périmètre rapproché du futur quartier de gare de Bagneux, notamment avec la livraison d'un certain nombre des lots de la ZAC Victor Hugo. Les élus ont proposé d'orienter la démarche de vitalisation des quartiers de gare autour des coutures entre les deux quartiers de gare de Bagneux et d'Arcueil-Cachan. **Il semble opportun de traduire cette approche commune dans le cadre du PLUi.**

Intégrer les réflexions sur l'Axe Seine : un lien économique, touristique et paysager entre les composantes du territoire

Le fleuve est un élément de liaison supra-territorial qui doit servir de support à une réflexion élargie et partagée sur les aménagements et les usages. Il est attendu que le PLUi intègre et décline les enjeux du grand projet de l'axe Seine, corridor structurant de développement du Grand Paris. Il est tout à la fois une armature paysagère structurante, un couloir de biodiversité, un corridor économique et logistique, et un territoire soumis à un important risque inondation. Son aménagement doit concilier les impératifs de la requalification urbaine et paysagère, du renouveau économique et de la logistique intermodale.

Grand Orly Seine Bièvre dispose de 28 km de berges de Seine à préserver et à valoriser. La reconquête et l'intégration des bords de Seine dans la trame urbaine active et l'environnement du quotidien sont un enjeu considérable à la fois par l'importance des surfaces concernées et par l'impact du fleuve et ses abords, à l'échelle du territoire et au-delà, dans le paysage métropolitain. **Le PLUi pourra ainsi permettre l'aménagement des berges de la Seine par la renaturation et l'ouverture au public**, comme les projets de l'estacade et de la plage d'Ivry-sur-Seine, de la plage du port à l'Anglais de Vitry-sur-Seine, de la plage de la darse et du pont de Choisy-le-Roi, de la plage des Vœux à Orly, de la place Mouliérat et de la confluence avec l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges.

L'axe Seine constitue par ailleurs le principal corridor de développement urbain et de fret multimodal. La Seine et son réseau fluvial associé constituent un atout majeur, car ils permettent la mise en place de « corridors logistiques » fleuve-rail-route permettant de desservir finement de nombreuses parties de l'agglomération. La création du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine, sous l'égide d'Haropa Port (avec de nombreux ports sur le territoire, à Viry-Châtillon, Orly, Choisy-le-Roi...) vient souligner l'importance de cet axe pour le développement économique et logistique de la région Île-de-France. **Le PLUi devra permettre le maintien et le développement des services associés aux sites portuaires** : optimisation du réseau de plateformes, développement des « quais à usage partagé » (qui permettent de préserver un équilibre entre la réappropriation des berges par la population et les activités économiques), implantation de clusters industriels et de distribution, alimentation en énergies propres.