



Département de Seine-et-Marne
Communauté d'agglomération Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart
Commune de Lieusaint

II. LA JUSTIFICATION DE LA REGLE

Complément au rapport de présentation



Vu pour être annexé à la délibération du Conseil municipal
portant modification simplifiée n° 6 du Plan local d'urbanisme
de la commune, en date du 29 juin 2020

Le Maire,
Michel BISSON



Modification simplifiée n°6	
Mise en compatibilité n° 2	en date du 18 juin 2018
Modification simplifiée n° 5	en date du 1 ^{er} février 2016
Mise en compatibilité n° 1	en date du 28 avril 2014
Révision simplifiée n° 1	en date du 27 janvier 2014
Modification n° 4	en date du 28 juin 2012
Modification n° 3	en date du 23 juin 2011
Modification n° 2	en date du 28 juin 2010
Modification n° 1	en date du 22 juin 2009
Approbation	en date du 19 mai 2008

Partie II du rapport de présentation initial,

Complément au rapport de présentation
suite à la modification simplifiée n°6 du PLU

II. LA JUSTIFICATION DE LA REGLE

Compatibilité avec le PDUIF :

Le Plan Local d'Urbanisme doit s'articuler avec les orientations du Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France (PDUIF). Le PLU intègre les transports en commun structurants existants dans ses différentes pièces et notamment sur le plan de zonage qui matérialise des rayons de 500 mètres autour de la gare RER D ainsi que toutes les stations TZEN.

Les règles de l'article 12, introduisant les normes de stationnement, changent pour respecter les obligations et les prescriptions du PDUIF. Les normes sont durcies concernant le stationnement des bureaux et des deux-roues non motorisés, et fixent désormais des normes plafonds pour le stationnement résidentiel.

- **Stationnement résidentiel :**

Au-delà d'un rayon de 500m des transports en commun structurants le nombre de place est plafonné à 2.5 places par logement en moyenne à l'échelle de la commune, incluant les places visiteurs. Ainsi le nombre moyen de places de stationnement réalisées en application du PLU sera inférieur au maximum autorisé par le PDUIF de 2.74 places.

Dans un rayon de 500 m des transports en commun structurants le PLU exige une norme plafond en gardant la réglementation en vigueur. L'analyse de la qualité de la desserte (annexé) a permis de démontrer que la qualité de service pour ces constructions destinées à l'habitation, situées à moins de cinq cents mètres d'une station TZen (aucune habitation à moins de 500 m du RER), ne peut être qualifiée de bonne au regard de la définition de la qualité de service du PDUIF car :

- Le TZEN rabat les usagers vers le RER D, que ce soit à Lieusaint ou à Corbeil, axe structurant exclusivement tangent. Si 45% des Lieusaintais travaillent à Paris, les autres ne bénéficient donc pas de transport structurant.
- Il dessert seulement le Carré Sénart et des zones d'activités sur Saint-Pierre-du-Perray et Saint-Germain. Ceci témoigne d'une absence d'intermodalité en stations.
- Il offre une fréquence de 7 mn en heures de pointe, 15 mn en heures creuses et seulement 30 mn le week-end et a transporté environ 6000 voyageurs par jour en 2015.
- Le RER D et le TZEN ne répondent pas de façon efficace aux besoins de liaisons vers les communes environnantes : 45 mn à 1h10 pour Corbeil contre 20 mn en voiture, 1h00 à 1h20 pour Evry contre 20 mn en voiture, 45 mn à 1h00 pour Brie-Comte-Robert contre 20 mn en voiture...

- **Bureaux :**

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conformes aux prescriptions du PDUIF :

- 1 place / 45 m² SDP à moins de 500 m des transports en commun structurants
- 1 place / 55 m² SDP au-delà.

- **Deux-roues non motorisés :**

Un certain nombre d'éléments ont été rectifiés suite aux remarques d'Ile-de-France Mobilités :

- Les normes sont indiquées explicitement,
- Le terme « construction à usage d'activités » a été précisé par type,
- L'expression du nombre de places de vélos en fonction du nombre de véhicules motorisés a été abandonnée,
- Les normes vélos ont été corrélées à la destination des constructions
- Définition des exigences qualitatives sur les locaux pour les vélos. Ces exigences portent sur les aspects suivants : la localisation préférentielle au sein des constructions, les conditions d'accès, la sécurisation, la conception des locaux.

Le règlement du PLU est conforme aux prescriptions du PDUIF :

Construction à usage de bureaux :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.

Construction à usage d'habitat :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² [pour l'ensemble de l'opération].

Construction à usage de commerces et d'activités de service de plus de 500 m² de surface de plancher :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- Au minimum 1 place pour 10 employés.

Constructions à usage d'industrie :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- Au minimum 1 place pour 10 employés.

Constructions d'équipement d'intérêt collectif et services publics :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- Au minimum 1 place pour 10 employés.

Constructions d'établissement scolaire :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- Au minimum 1 place pour 8 à 12 élèves.

La commune a choisi la norme de 10 élèves. Il a été considéré qu'une classe contenait jusqu'à 30 élèves, soit 1 place pour 10 élèves.

Constructions à usage d'entrepôt :

Le règlement du PLU fixe des normes plafond de stationnement, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- Au minimum 1 place pour 10 employés

Places visiteurs :

Au sein du PDUIF, aucune précision n'est apportée concernant l'espace et le nombre de places destinés au stationnement des visiteurs. De ce fait, le PLU fixe ses propres normes :

Pour les commerces et activités de service de plus de 500 m² de surface de plancher :

- 1 place « visiteur » minimum pour 75 m² de la surface de plancher réservée à la vente.

Pour les équipements d'intérêt collectif et services publics :

- 1 place « visiteur » minimum pour 250 m² de la surface de plancher.

Pour les industries, entrepôts et établissements scolaires :

- 2 places « visiteur » minimum.

Les places visiteurs n'auront pas à être couvertes et/ou closes. Leur système d'accroche pourra comporter uniquement des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.

Les secteurs concernés par cette modification sont les suivants :

Stationnement bureaux	Stationnement logement	Stationnement deux-roues non motorisés
U1	AU1	U1
U1bpm	AU2	U1bpm
U2	AU3	U1pm
U3	AU4	U2
U4	AU7	U3
U5	AU8	U4
AU1	AU9	U5
AU2	AU10	AU1
AU3	U1	AU2
AU4	U2	AU3
AU7		AU4
AU8		AU6
AU8a		AU7
AU9		AU8
AU10		AU8a
		AU9
		AU10

Les espaces verts non imperméabilisés dans les secteurs U1, U1pm, U1bpm, U2, U3, AU1, AU2, AU4, AU7, AU8a :

L'obligation concernant le pourcentage de terrain non imperméabilisé à préserver, est introduite dans l'article 13 du règlement. Cette règle évolue dans l'ensemble des secteurs pour s'inscrire dans une perspective plus environnementale.

Dans le but de favoriser la gestion des eaux pluviales en créant des espaces végétalisés et perméables pour faciliter l'infiltration plutôt que le ruissellement, le PLU évolue pour imposer la conservation d'un pourcentage de terrain en espace vert de pleine terre au lieu d'espace non imperméabilisé dans les secteurs suivants : U1, U1PM, U2, U3, AU1, AU2, AU4, AU7.

Ce choix s'intègre dans l'objectif de la commune de préserver et réintroduire la nature dans les tissus urbains et de renforcer la prise en compte de la nature en ville. Un espace vert en pleine terre est un terrain perméable à l'eau qui peut donc s'infiltrer dans le sous-sol et abriter une importante biodiversité faunistique et floristique.

Elle favorisera aussi une meilleure acceptation de la densité ainsi qu'une amélioration du cadre de vie ; les espaces végétalisés de biodiversité étant des espaces de bien-être collectif, et d'attractivité résidentielle.

Canalisation de transports de matières dangereuses :

Plusieurs canalisations de transports de matières dangereuses traversent le territoire de la commune. En raison des risques potentiels qu'elles présentent, des mesures de maîtrise de l'urbanisme à proximité de celles-ci ont été mises en œuvre par le biais de la procédure du « porter à connaissance » des risques.

En application de l'article L 555-16 du code de l'environnement, des servitudes d'utilité publique (SUP) sont instituées par le biais d'un arrêté préfectoral. Les servitudes sont les suivantes en fonction des zones d'effets :

- SUP1 : Zones où la construction d'établissement recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du constructeur ou du Préfet.
- SUP 2 : Zone où l'ouverture d'un établissement recevant du public ERP accueillant plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite
- SUP2 : Zone où l'ouverture d'un établissement recevant du public ERP accueillant plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Les secteurs impactés par ces servitudes d'utilité publique sont les suivants :

U1, U2, U3, U4, U5, AU1, AU2, AU6, AU7, AU8, AU8a AU9, AU10, 2AU, UR, N.

Zones à risques technologiques en secteur U4 et AU9 :

- La société IRIS OHYAMA implantée en secteur AU9 de la commune, peut engendrer des phénomènes dangereux dont les effets thermiques sortiraient des limites de propriété. Pour chacun de ces effets, la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie délimite la zone à risque suivante :

Zone bleue : qui couvre un territoire exposé à des effets irréversibles où l'autorisation de nouvelle construction n'est possible que sous réserve de ne pas augmenter la population exposée à ces effets dangereux.

- La société UNIVAR est implantée en zone U4 et peut engendrer des phénomènes dangereux. Au même titre que pour la société IRIS OHYAMA, 3 secteurs à risques ont été identifiés en fonction des zones d'effets
 - Une zone orange
 - Une zone bleue
 - Une zone vert clair

Dispositions réglementaires concernant les abris voiture :

Quelle que soit la zone concernée, les installations de type abris voiture répondent aux mêmes logiques d'implantations que les autres constructions.

Dans certains quartiers de Lieusaint, les habitants sont confrontés à des difficultés importantes de stationnement. Encourager la construction d'abris voiture en libérant leurs modes d'implantation permettra de lutter contre le problème de stationnement sauvage dont souffrent certaines zones.

Concernant l'implantation des constructions en bordure des voies, il est imposé un recul minimum par rapport à l'alignement de l'emprise publique. Ce recul prend en compte la morphologie urbaine existante et peut permettre de stationner un ou plusieurs véhicules à l'avant des constructions si les zones concernées peuvent comporter soit de l'habitat individuel, soit de l'habitat collectif, soit du tertiaire. Pour des raisons pratiques, les abris voiture pourront s'implanter librement au sein de la zone de recul en imposant des prescriptions spécifiques en façade sur rue.

Les secteurs concernés par cette modification sont, U2, U3, AU1, AU2.

De plus « l'abri voiture » complète la liste des types de constructions figurant dans la définition du terme « annexe ».

Autres modifications apportées au plan de zonage :

- L'affichage des emplacements réservés n°1 et 2 sur le plan de zonage :
Cette infrastructure étant aujourd'hui réalisée, y compris son centre de maintenance, l'emplacement réservé au T Zen n°1 a été supprimé et ne figure plus sur le plan de zonage.