



## 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

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 <sup>er</sup> 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**  
à la suite de la modification simplifiée n°6 du PLU

## **II. LA JUSTIFICATION DE LA REGLE**

## **Compatibilité avec le PDUIF :**

Le Plan local d'urbanisme (PLU) doit s'articuler avec les orientations du Plan de déplacements urbains 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 fixent désormais des normes plafonds pour le stationnement résidentiel.

### • **Stationnement résidentiel :**

Au-delà d'un rayon de 500 mètres des transports en commun structurants le nombre de places 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 qui est de 2.74 places au regard du taux de motorisation des Lieusaintais.

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 (annexée) a permis de démontrer que la qualité de service pour ces constructions destinées à l'habitation, situées à moins de 500 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-lès-Corbeil. Il n'y a aucune 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 : aux heures de pointe, 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, conforme aux prescriptions du PDUIF :

- 1 place / 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher à moins de 500 m des transports en commun structurants
- 1 place / 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher au-delà.

Les secteurs concernés par cette modification sont les suivants :

Stationnement bureaux	Stationnement logement
U1	AU1
U1bpm	AU2
U2	AU3
U3	AU4
U4	AU7
U5	AU8
AU1	AU9
AU2	AU10
AU3	U1
AU4	U2
AU7	
AU8	
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 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.

Il favorise aussi une meilleure acceptation de la densité ainsi qu'une amélioration du cadre de vie ; les espaces végétalisés favorables à la biodiversité sont des espaces de bien-être collectif, et d'attractivité résidentielle.

### **Canalisations 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 bleu
  - Une zone vert clair

### **Dispositions réglementaires concernant les abris voiture :**

Quelle que soit la zone concernée, les installations de type abri 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 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. 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.