

1. Rapport de présentation

1.1 – Diagnostic

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal arrêtant la révision du PLU



Table des matières

PREAMBULE.....	5
De la ville nouvelle Melun Sénart à la communauté d’agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.....	5
Les documents supra communaux.....	6
Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France : conforter Lieusaint dans un territoire d’enjeux.....	7
Le Schéma Directeur Environnemental de la Région Île-de-France : une inspiration pour Lieusaint.....	11
Le Schéma de Cohérence Territoriale de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart : une feuille de route à venir pour le PLU.....	14
Le plan de mobilité, document cadre à l’échelle régionale.....	15
Le Programme Local de l’Habitat (PLH) de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart : des objectifs en matière de programmation de logements et de densités.....	17
LA STRUCTURE URBAINE.....	19
Histoire du développement urbain de Lieusaint.....	19
Introduction.....	19
Occupations anciennes et héritage antique.....	19
L’époque moderne : fermes-châteaux et structuration.....	19
L’arrivée du chemin de fer : une nouvelle polarité.....	20
Ville nouvelle de Sénart : transformation majeure (1950-1999).....	21
Évolutions récentes et perspectives (2000 à aujourd’hui).....	22
Occupation du sol actuelle.....	23
Consommation D’ENAF entre 2012 et 2021 – MOS.....	26
Les formes urbaines.....	30
Le centre historique : un cœur ancien dense et structurant.....	31
La périphérie du centre historique : une transition urbaine hétérogène.....	32
Les extensions pavillonnaires : une occupation résidentielle prédominante.....	32
Les habitats collectifs : une composante émergente et moderne.....	33
Les zones d’activités : des pôles économiques stratégiques.....	34
Les équipements publics : un réseau structurant et diversifié.....	34
Le patrimoine urbain.....	35
Patrimoines archéologiques.....	35
Le patrimoine d’intérêt national.....	37
Les opérations à venir.....	43
Synthèse.....	45

LES PAYSAGES DE LIEUSAINTE..... 47

Un paysage agricole en mutation	47
Les grands ensembles paysagers de Lieusaint.....	47
Les espaces agricoles	48
Les bois	49
Les zones en eau	50
Les allées plantées et la coulée verte	51
Les espaces infrastructures routières	51

ANALYSE SOCIO DEMOGRAPHIQUE 52

Caractéristiques de la population.....	53
Une croissance démographique positive mais en ralentissement depuis 2015	53
Une population jeune mais avec des premiers signes de vieillissement.....	55
Caractéristique des ménages.....	56
Une structure familiale des ménages.....	56
Un phénomène croissant de desserrement des ménages	57
Caractéristique des logements.....	57
Principales caractéristiques du parc de logement.....	58
Un faible taux de vacance	58
Un parc de logement majoritairement composé d’appartements récents	58
Une population relativement nouvelle	60
Un ratio propriétaire/locataire équilibré.....	60
Un important parc social.....	60
Un marché immobilier dynamique.....	61
Calcul du point mort.....	62
Enjeux	63

LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET L’EMPLOI..... 64

La population active et les emplois	64
Une commune au centre d’un territoire de projet	64
Les caractéristiques socioéconomiques de la population de Lieusaint.....	64
Un marché de l’emploi dynamique.....	67
Les jeunes particulièrement touchés par le chômage.....	69
Un niveau de vie équivalent à la moyenne régionale	69
Les activités économiques.....	69
Une offre commerciale diversifiée mais polarisée.....	70

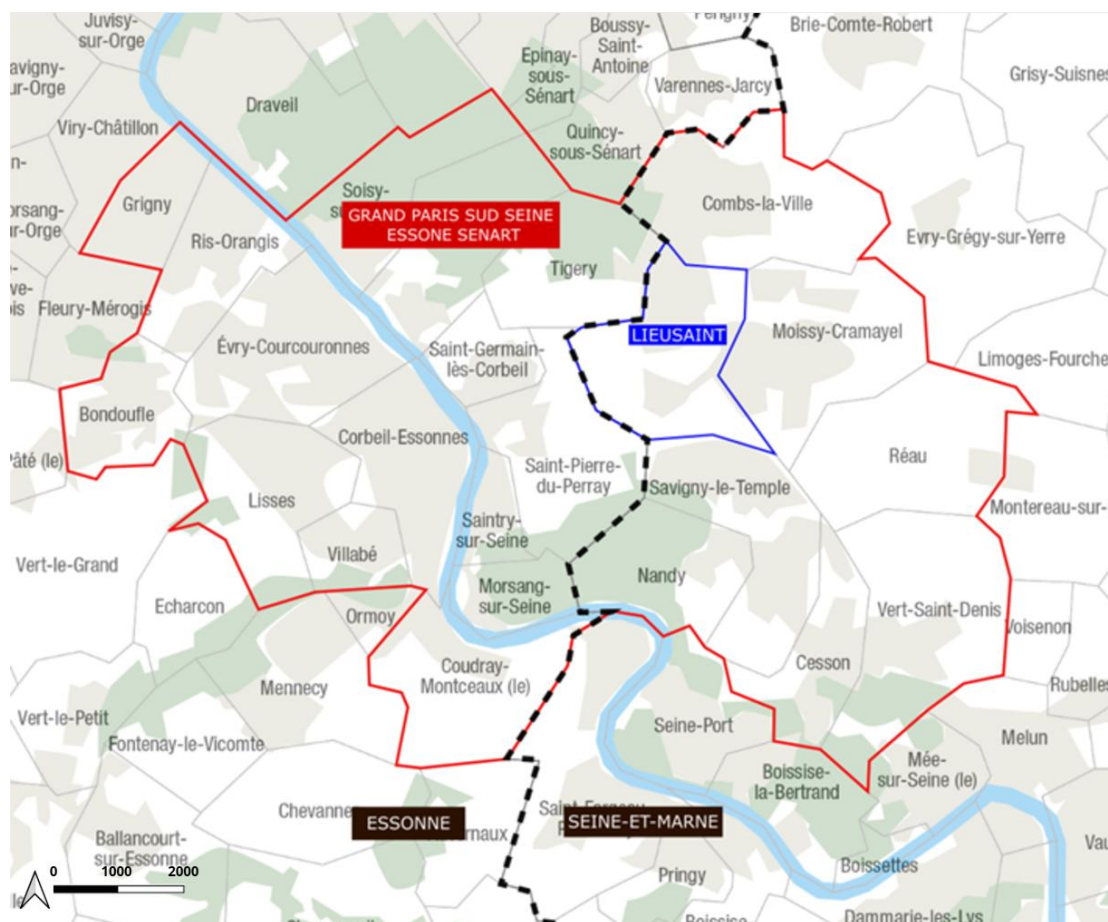
la vacance commercial.....	77
Une activité agricole en déclin.....	78
Enjeux	80
MOBILITE ET STATIONNEMENT	81
Les modes et motifs de déplacement	81
Les déplacements tous motifs, aux échelles régionales et départementales	81
Les déplacements domicile-travail à l'échelle de Lieusaint	83
Le taux d'équipement des ménages.....	85
La hiérarchie viaire.....	86
Une desserte routière efficace.....	86
Un maillage fin de dessertes locales	88
Les modes actifs	90
Le réseau piéton.....	91
Le réseau cyclable.....	92
Sécurité routière.....	95
Les transports collectifs	96
La desserte ferroviaire.....	96
Le réseau de bus	97
Le stationnement	100
Le stationnement automobile	100
Le stationnement vélo	102
Les recommandations du Plan des Mobilités d'Ile-de-France	102
Synthèse.....	105
LES EQUIPEMENTS DE LA COMMUNE.....	107
Equipements administratifs et sociaux.....	108
Equipements de sécurité	109
Equipement scolaire et pour la petite enfance	109
Equipements de santé.....	111
Equipements sportifs.....	112
Parcs et espaces de Loisirs en plein air.....	115
Equipements de loisirs et culturels	118
Couverture numérique	118
Enjeux	121

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

PREAMBULE

Située à 15km au Nord de Melun et à 25km au Sud-Ouest de Paris, Lieusaint est une commune de 1 197 hectares appartenant au département de Seine-et-Marne et à la Communauté d'Agglomération du Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart. L'Ouest de la commune marque la limite avec le département de l'Essonne. Les communes limitrophes sont Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel, Saint-Pierre-du-Perray, Savigny-le-Temple et Tigery.

La commune est délimitée au Nord par la RN104 et les zones d'activités de Parisud et de l'Ecopôle et à l'ouest par la limite entre la Seine-et-Marne et l'Essonne. La commune est traversée par l'A5 et la ligne de RER D.



Localisation de Lieusaint à l'échelle territoriale – Source : Fond de plan IPR

De la ville nouvelle Melun Sénart à la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart

Lieusaint est l'une des communes qui composaient la ville nouvelle de Melun-Sénart, dont le périmètre a été défini en 1969. Elle comprenait historiquement 18 communes (11 en Seine-et-Marne, 7 dans l'Essonne). En 1973, l'établissement public d'aménagement (EPA), chargé d'aménager et de développer un périmètre d'Opération d'Intérêt National (OIN), est créé, de même que les trois syndicats communautaires d'aménagement (SCA) qui constituent Melun-Sénart. Lieusaint est rattaché au SCA Sénart-Villeneuve.

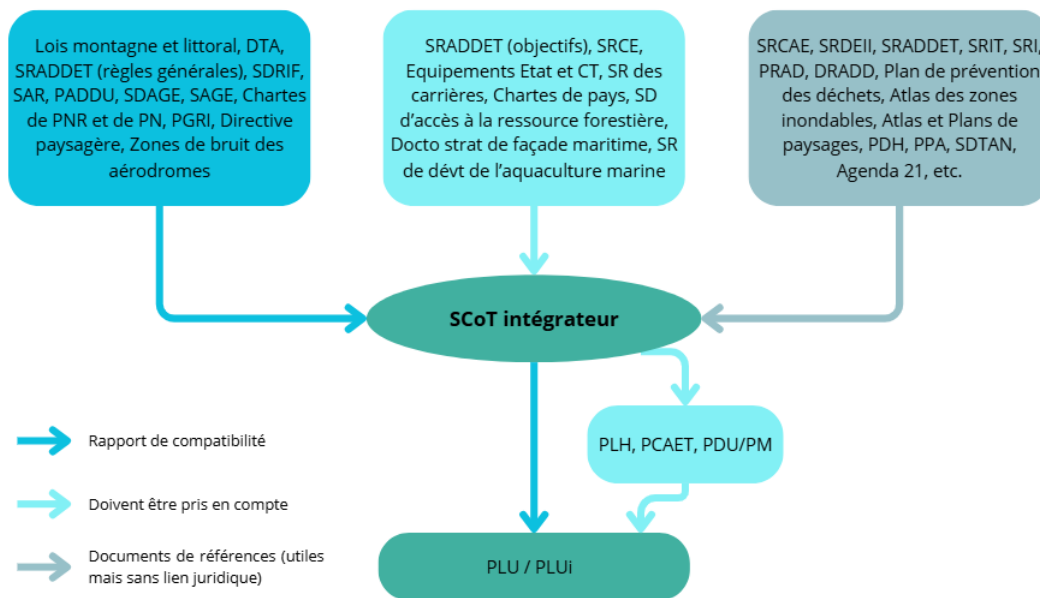
Cependant, le contexte économique et le développement tardif de Sénart, en comparaison aux autres villes nouvelles franciliennes, vont conduire à revoir les ambitions initiales. Le 23 avril 1997 le SAN prend l'appellation de Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart-Ville Nouvelle en retirant Melun de son nom. Le périmètre de l'OIN englobe aujourd'hui 10 communes : Cesson, Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-Le-Temple et Vert-Saint-Denis en Seine-et-Marne et Saint-Pierre-du-Perray et Tigery en Essonne. Le 1^{er} janvier 2015, le SAN est intégré à la nouvelle communauté d'agglomération de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart (CA GPSSES).

La CA est issue de la fusion des agglomérations d'Évry Centre Essonne (CAECE), de Seine Essonne (CASE) et de Sénart (Sénart), du Syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart en Essonne (SAN 91) et de la commune de Grigny jusqu'alors intégrée à l'agglomération des Lacs de l'Essonne (CALE). Cette fusion s'est faite dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Régional de Coopération Intercommunale (SRCI) réorganisant la Grande Couronne francilienne.

L'objectif est de créer autour de la Métropole du Grand Paris des intercommunalités de taille suffisante (+ de 200 000 habitants) pour porter de grands projets pour leurs habitants. La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart regroupe ainsi 23 communes, réparties sur deux départements, l'Essonne et la Seine-et-Marne. Selon l'observatoire de la CA, elle accueille 357 664 habitants au 1^{er} janvier 2024 et est ainsi la deuxième communauté d'agglomération française en nombre d'habitants derrière celle de Roissy Pays de France dans le Val-d'Oise.

Les documents supra communaux

La loi ELAN, est venue simplifier la hiérarchie des normes des documents d'urbanisme. Dorénavant, le PLU se doit d'être compatible avec le PLH et le SCoT, et depuis 2021 avec le PCAET. Grand Paris Sud Seine Essonne est couverte par le PDUIF approuvé en 2023 et dont la révision devrait d'achever en 2025.



Le SCoT intégrateur dans la hiérarchie des normes – Source : CODRA

LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE : CONFORTER LIEUSAINST DANS UN TERRITOIRE D'ENJEUX

Adopté par délibération du Conseil Régional le 17 octobre 2013 et approuvé par Décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) donne les grandes orientations de développement de la Région Île-de-France à l'horizon 2030. C'est également un document d'urbanisme qui donne des orientations réglementaires concernant le droit des sols, qui doivent être déclinées par les collectivités locales dans les documents d'urbanisme locaux.

Il est composé de six fascicules dont seul le troisième a une portée normative : les Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT). Ce document, qui s'inscrit dans un objectif de développement durable à l'horizon 2030, cherche à répondre aux grands défis suivants :

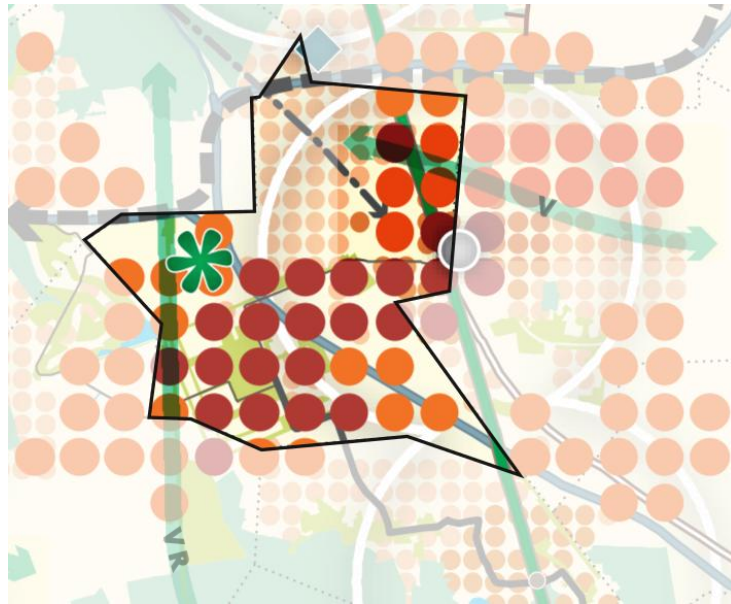
- Promouvoir davantage de solidarité ;
- Lutter contre l'étalement urbain ;
- Faire face aux mutations environnementales ;
- Préparer la transition économique, sociale et solidaire ;
- Faire du défi alimentaire une préoccupation majeure des politiques d'aménagement et de développement.

Le projet spatial repose donc sur 3 grands principes :





- Un rééquilibrage des fonctions et une diminution des inégalités notamment par un rapprochement des bassins d'habitat et d'emplois et l'amélioration de l'accessibilité globale aux équipements ;
- Un renforcement de la compétitivité de la métropole et une diminution de la consommation foncière par le renforcement d'une structuration multipolaire, l'amélioration de l'articulation du maillage transports et la promotion de la densification urbaine ;
- Un renforcement de la protection et la valorisation des espaces forestiers, agricoles et naturels.






Le champ d'application géographique des orientations figure, pour l'essentiel, dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sa légende est également organisée autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».

Sur le territoire de Lieusaint, la carte de destination repère les dispositions suivantes :



Carte de destination générale de Lieusaint (CDGT) – Source : SDRIF – Traitement : CODRA

Polariser et équilibrer	
 <p>Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares</p>	<p>Une extension de l'urbanisation à hauteur de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans une zone de 2km autour des gares.</p> <p>Un tel espace est identifié autour de la gare RER de Lieusaint-Moissy.</p>
 <p>Quartier à densifier à proximité d'une gare</p>	<p>Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, ces objectifs passent à 15% au lieu de 10%.</p> <p>A Lieusaint, une petite proportion du territoire construit, situé au nord/ouest, doit contribuer plus particulièrement à cette densification.</p>
 <p>Espace urbanisé à optimiser</p>	<p>A l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10% :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De la densité humaine ; <p>De la densité moyenne des espaces d'habitat. Il s'agit ici du reste urbanisé de la commune, jusqu'au front urbain d'intérêt régional.</p>
 <p>Secteur à fort potentiel de densification</p>	<p>Ces secteurs sont identifiés comme étant particulièrement d'un fort potentiel de valorisation ou de mutation et doivent faire l'objet d'un effort particulier de densification de l'habitat pour contribuer</p>

	<p>à l'augmentation et à la diversification de l'offre de logement.</p> <p>Près 1/3 du territoire de Lieusaint doit participer à cette forte densification.</p>
 <p>Secteur d'urbanisation préférentielle</p>	<p>Des urbanisations nouvelles sont attendues au sud de la commune, correspondant au secteur des Portes de Sénart, situé dans le périmètre de l'OIN Sénart. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares, qui peuvent être ouverts en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.</p> <p>Près 1/3 du territoire de Lieusaint est concernées par le développement de ces nouvelles urbanisations.</p>
Préserver et valoriser	
 <p>Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer</p>	<p>Un « équipement vert » d'intérêt régional de plus de 6 ha a été placé au nord-ouest de Lieusaint, sur un actuel espace agricole et en lisière de la forêt de Sénart.</p> <p>Ce nouvel espace vise à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires en espaces verts et à créer une attractivité régionale. Le PLU devra veiller à ne pas compromettre son développement.</p>
 <p>Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)</p>	<p>Les continuités font le lien entre les différentes unités d'espace ouvert afin de permettre la viabilité des activités agricoles et forestières ainsi que la pérennité des écosystèmes.</p> <p>Lieusaint doit développer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une liaison verte et espace de respiration qui traverse la commune du Sud au Nord en reliant la forêt de Rougeau à celle de Sénart ; - Une liaison verte qui traverse la ligne de chemin de fer au nord-est de la commune.
 <p>Les espaces agricoles</p>	<p>Lieusaint compte pour le moment autour de 340 ha d'espaces agricoles. Le SDRIF prévoit de ne conserver qu'environ 25 ha au nord-est de la commune.</p>
 <p>Les espaces verts et les espaces de loisirs</p>	<p>Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.</p>

		A Lieusaint, la diagonale verte et les espaces verts du Carré de Sénart sont concernés.		
Relier et structurer				
Les réseaux de transports collectifs		Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international	—		← — — — — — →
	Niveau de desserte métropolitain	—	<p>Réseau RER RER A (rouge) RER B (bleu) RER C (jaune) RER D (vert) RER E (rose) Nouveau Grand Paris tracé de référence (orange)</p>	← — — — — — →
	Niveau de desserte territoriale	—	—	← — — — — — →
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	• •		• •
Site multimodal d'enjeux métropolitains		Un site multimodal d'enjeux national est identifié à la limite Nord de la commune, à cheval avec Combs-la-Ville. Ce site doit permettre le maintien des grands équipements dédiés à la logistique.		

Sont représentés sur la carte du SDRIF :

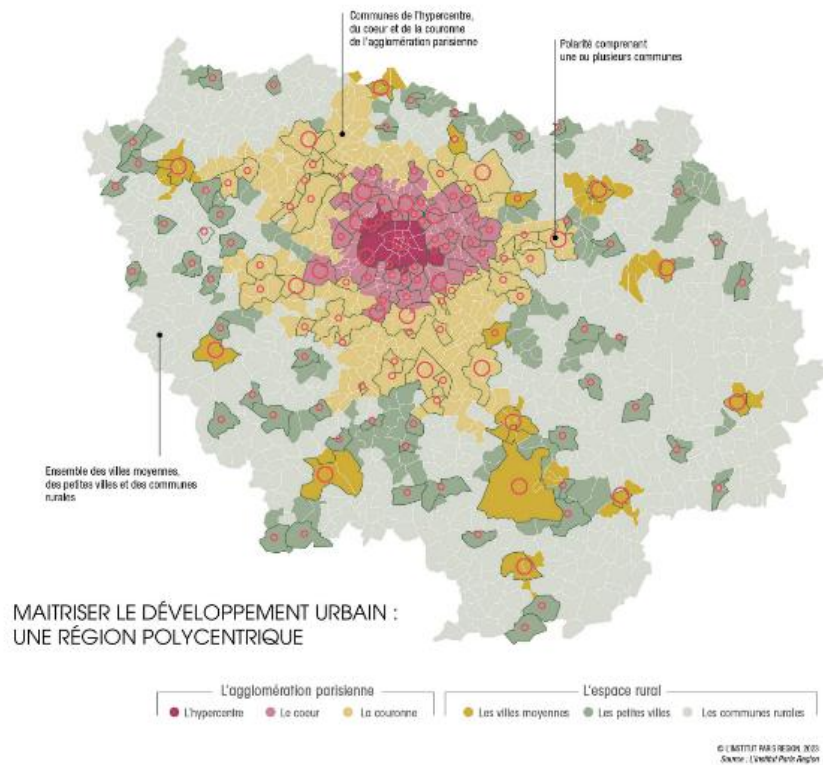
- La ligne D du RER et la station Lieusaint-Moissy, sa localisation permet la densification autour de la gare et autorise une croissance de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal ;
- La gare TGV en projet sur l'actuelle gare RER de Lieusaint-Moissy ;
- Le projet de Tzen, dont le PLU doit permettre la mise en œuvre ;
- La Francilienne, infrastructure structurante de desserte du territoire communal et intercommunal.

Le projet de révision du PLU de Lieusaint doit être compatible avec le cadre réglementaire ci-dessus.

Le conseil régional a prescrit, le 17 novembre 2021, la mise en révision du SDRIF, avec pour objectif de « mieux intégrer les dimensions écologique et humaine afin de répondre à l'urgence climatique et aux nouvelles aspirations des Franciliens », à horizon 2040-2050. Le SDRIF E a été arrêté en juillet 2023, et approuvé le 11 septembre 2024. son opposabilité ne sera effective qu'en 2025 suite à son adaptation en Conseil d'Etat. Le PLU de Lieusaint peut cependant décider de prendre en compte les éléments existants.

LE SCHEMA DIRECTEUR ENVIRONNEMENTAL DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE : UNE INSPIRATION POUR LIEUSAIN

LIEUSAIN AU CŒUR DU DEVELOPPEMENT D'UNE VERITABLE CENTRALITE

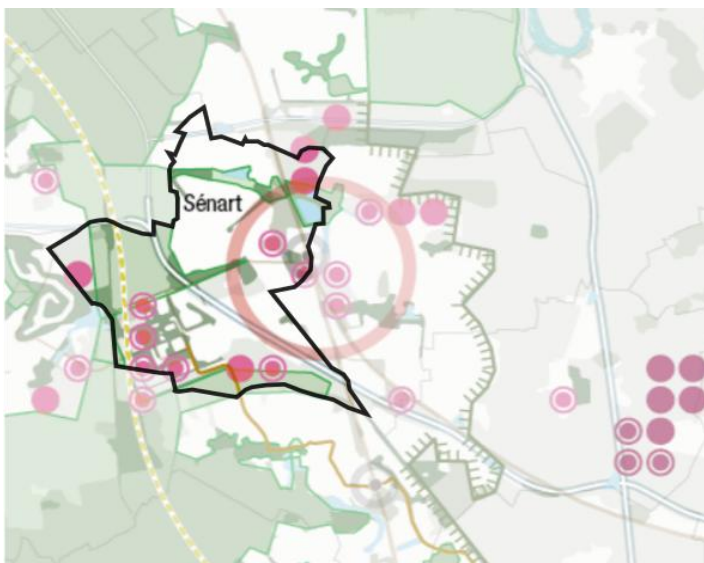


Classement des différents types de communes par le SDRIF-E – Source : SDRIF-E

Le SDRIF-E classe Lieusaint dans la couronne de l'agglomération parisienne. Dans cette zone, le document « prône la poursuite du développement économique et résidentiel, essentiellement en renouvellement urbain et sans fragiliser les pénétrantes agricoles et boisées de la Ceinture verte » (Source : *ibid.*, p118)

C'est la zone dans laquelle le SDRIF-E attend le développement urbain le plus fort (voir « Tableau synthétique d'analyse de la manière dont le SDRIF-E oriente le développement régional », Evaluation environnementale stratégique, 2023, p126).

MAITRISER LE DEVELOPPEMENT URBAIN



ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Polarité constituée d'une ou plusieurs communes
- Secteur d'urbanisation préférentielle | *pastille entière ; demi-pastille*
- Secteur de développement industriel d'intérêt régional | *pastille entière ; demi-pastille*
- Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km
- Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
- Sanctuariser l'armature verte

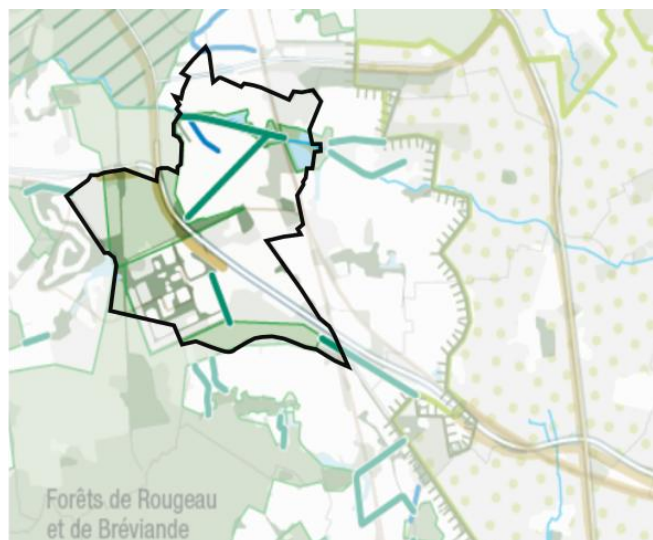
PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

- Préserver l'espace agricole
- Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels
- Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs
- Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional





Encadrer le développement urbain de Lieusaint – Source : SDRIF-E

Le SDRIF-E accorde davantage d'attention à la préservation des espaces naturels et agricoles que le SDRIF actuel et encourage un développement urbain plus modéré.

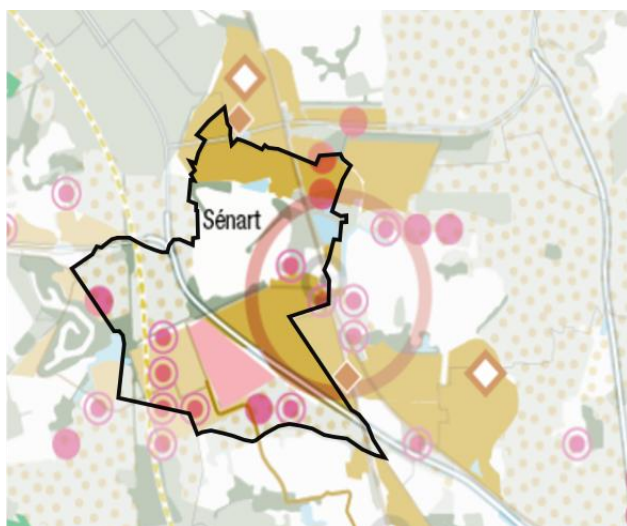
Le SDRIF-E attache une attention particulière à la préservation de l'armature verte, des espaces ouverts et des trames brunes de la Région pour préserver la qualité de vie des franciliens. Aussi, comme la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) inscrit toutes les terres de Lieusaint comme étant à très haute productivité (hormis une bande de 300m rue des Hauldres, classée de bonne productivité) (source : PLU de 2008) le SDRIF-E demande la préservation de certaines de ces terres et ce alors même que le DRFI précédent considérait le plateau de Lieusaint comme complètement urbanisable (Source : PLU de 2008, à vérifier dans le SDRIF de 2013). « En matière agricole, l'objectif est de permettre la poursuite d'une activité fragilisée par l'artificialisation et la fragmentation des terres [...] » (source : projet d'aménagement régional, 2023, p49). Le SDRIF-E souhaite également la pérennisation et le développement des trames vertes de la commune, notamment en renforçant des liaisons entre les différents réservoirs de biodiversité. « Au regard des autres connexions écologiques d'intérêt régional représentées, il est nécessaire d'ajouter une connexion entre la forêt de Sénart et la forêt de Rougeau, où les enjeux sont importants. Elle pourrait être localisée à proximité du Carré Sénart (cf. SRCE corridors nord-sud et est-ouest) et concernerait une sous trame « herbacée » » (Source : Avis de l'Etat, 2023).















RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU DES ESPACES OUVERTS

-  Sanctuariser l'armature verte
-  Conforter les unités paysagères
-  Valoriser les forêts de protection
-  Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
-  Renforcer la liaison
-  Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional
-  Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire
-  Préserver le cours d'eau et reconquérir leurs berges

Renforcer et valoriser le réseau des espaces ouverts de Lieusaint – Source : SDRIF-E



CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION

-  Polarité constituée d'une ou plusieurs communes
-  Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional
-  Requalifier/moderniser le site économique existant
-  Requalifier le site commercial
-  Ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial
-  Maintenir la compétitivité des quartiers d'affaires internationaux
- Nouvel espace d'urbanisation**
 -  Secteur d'urbanisation préférentielle | pastille entière ; demi-pastille
 -  Secteur de développement industriel d'intérêt régional | pastille entière ; demi-pastille
-  Préserver la fonctionnalité de la plateforme aéroportuaire
-  Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km
-  Maintenir le site multimodal | Plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et triages ;
Autres sites ferroviaires ou fluviaux implantés majoritairement en zone urbaine dense
-  Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site | Plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et triages ;
Autres sites ferroviaires ou fluviaux implantés majoritairement en zone urbaine dense

Développer l'attractivité économique de Lieusaint – Source : SDRIF-E

DEVELOPPER L'INDEPENDANCE PRODUCTIVE REGIONALE

Le SDRIF-E exprime une forte volonté de « renforcer le polycentrisme francilien en développant l'accès à l'emploi, aux équipements et services dans les centralités de l'ensemble des bassins de vie » (source : projet d'aménagement régional, 2023, p70), cette ambition s'inscrit dans la continuité de l'ancien SDRIF qui n'a pas permis d'atteindre le polycentrisme de manière satisfaisante. Ce polycentrisme doit être favorisé par le développement économique, notamment grâce aux sites d'activité d'intérêt régional (foncier réservé par le SDRIF-E pour l'activité économique). Les filières économiques identifiées par le SDRIF-E sur la zone Eury/Sénart/Melun/Villaroche sont la logistique, l'industrie et l'aéronautique.

Le DRIF-E affirme également la nécessité de lutter contre la crise du logement notamment en rattrapant « le déficit de constructions accumulé au cours des décennies passées » (Source : ibid., p72) pour permettre d'« élargir l'horizon résidentiel des franciliens » qui vivent « un décalage entre leurs ressources et leurs aspirations résidentielles, qu'il s'agisse de disposer d'un logement décent, adapté aux diverses configurations familiales, ou simplement de plus d'espace. » (Source : ibid.). A horizon 2040, le nombre de logements au sein

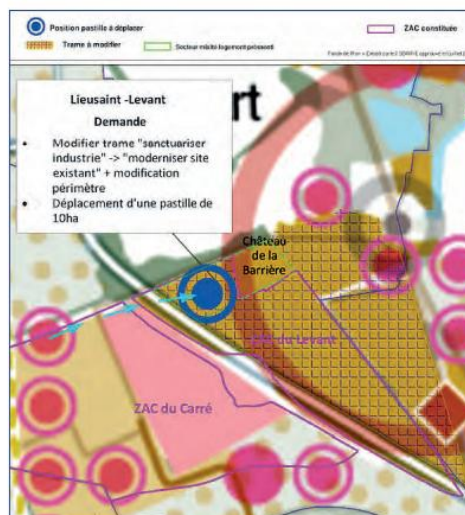
des zones déjà urbanisées de la couronne, dont fait partie Lieusaint, doit progresser de 17% (Source : Evaluation environnementale stratégique, 2023, p120, orientation règlementaire 57).

Dans son avis sur le SDRIF-E, l'Etat soulève cependant un point de vigilance : la concurrence entre les usages industriels et résidentiels du foncier dont les développements sont tous deux des objectifs centraux du document.

ZAC Carré Sénart et ZAC du Levant à Lieusaint

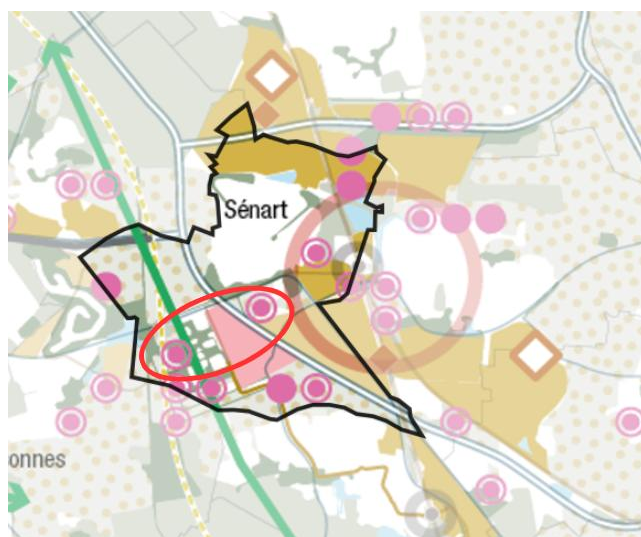
Les sites du Carré Sénart et de la ZAC du Levant sont identifiés comme « sites d'activité d'intérêt régional », ce qui est incompatible avec les forts enjeux de réintroduction de logements et de mixité fonctionnelle sur ces sites. Ainsi, les aplats « sites d'activité d'intérêt régional » sont à supprimer à l'échelle de ces ZAC.

En outre, il convient de déplacer une pastille de 10 ha depuis le nord de la ZAC du Carré vers la partie nord de la ZAC du Levant (cf. carte ci-dessous).



Points de vigilance sur les conflits sur l'usage de fonciers – Source : Avis de l'Etat

Cette remarque a été prise en compte dans la version du SDRIF-E adoptée le 11 septembre 2024 par le Conseil Régional :



Développer l'attractivité économique de Lieusaint – Source : SDRIF-E adoptée par le Conseil Régional le 11 septembre 2024

LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL DE GRAND PARIS SUD SEINE ESSONNE SENART : UNE FEUILLE DE ROUTE A VENIR POUR LE PLU

Le PLU devra être compatible avec le futur SCoT de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart qui lui-même le sera avec le SDRIF. Le SDRIF en cours de révision traduira les enjeux de la loi Climat et Résilience. À la suite

des ordonnances de modernisation des SCoT du 17 juin 2020, Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart a fait le choix de moderniser son SCoT et élabore désormais un Projet d'Aménagement Stratégique (PAS). « Après une politique forte de développement des villes nouvelles, une bifurcation dans les objectifs de développement est nécessaire », c'est ainsi que le PAS de GPSSSES se décline en 3 grandes orientations répondant aux objectifs des 3 piliers du développement durable :

- La transition sociale et écologique et le développement d'un nouveau modèle urbain ;
- Placer la transition sociale et écologique au cœur de l'aménagement du territoire avec un fil rouge « de la sobriété foncière à l'agglomération nourricière » ;
- Affirmer un nouveau modèle de gestion des ressources territoriales : énergies renouvelables et de récupération, cycle de l'eau, gestion durable des déchets.

L'affirmation de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart dans la Grande Couronne parisienne en portant des projets de dimensions nationales et métropolitaines :

- Garantir les conditions territoriales et sociales d'un développement métropolitain ;
- Valoriser à l'échelle métropolitaine les ressources naturelles et paysagères ;
- Ouvrir le territoire à la métropole et au monde ;
- L'évolution du territoire vers une ville complète et du « bien vivre » ;
- Construire une agglomération inclusive : habitat, culture, équipements, santé ;
- Développer les transports collectifs et les modes doux de proximité.
- Faire rayonner les polarités et centralités du territoire.

Le Projet d'aménagement stratégique a déjà émis des ambitions particulières concernant la commune de Lieusaint. Ainsi, la gare RER de Lieusaint-Moissy a été retenue pour accueillir une gare TGV dans le cadre du projet de Réseau Ferré de France d'interconnexion Sud des LG et le développement du Carré Sénart est vivement encouragé afin d'en faire un lieu de centralité à l'échelle de l'Île-de-France.

Le Projet d'Aménagement stratégique a été adopté au conseil communautaire du 29 juin 2021.

Le DOO est en cours de rédaction.

Dans l'attente de l'approbation du SCoT, le PLU doit être compatible avec le SDRIF puis le SDRIF-E.

Le plan de mobilité, document cadre à l'échelle régionale

Le Plan de Mobilité de la région Île-de-France, arrêté le 27 mars 2024, fixe la politique de déplacements des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes sur le territoire régional. Il « constitue la stratégie régionale d'action pour une mobilité plus durable, plus sûre, et plus confortable, permettant, à l'horizon 2030, une diminution massive des émissions de gaz à effet de serre » (PDM, 2024, p4). Il remplacera le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France, approuvé en 2014.

Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDM.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PDM

Le principal objectif du PDM est d'encourager les mobilités décarbonées pour atteindre une diminution de 26% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2019. Il s'attelle donc à développer le réseau de transports en commun et à favoriser les modes de déplacements actifs (marche et vélo) tout en accompagnant la diminution de l'usage des modes de transport individuels motorisés.

Le plan d'action du PDM s'articule autour de 14 axes :

- Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs ;
- Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité ;
- Axe 3 : Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacement ;
- Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo ;
- Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture ;
- Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité ;
- Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable ;
- Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine ;
- Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux ;
- Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable ;
- Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules ;
- Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire ;
- Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable ;
- Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements.

ACTIONS PRIORITAIRES

Selon la catégorisation retenue par le PDM, Lieusaint fait partie de la couronne de l'agglomération parisienne. Parmi les actions prioritaires à mettre en place dans cette zone, on peut citer :

- Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie ;
- Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne ;
- Développer les infrastructures cyclables ;
- Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo ;
- Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée ;
- Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable ;
- Développer l'usage des modes fluvial et ferroviaire.

CREER OU RECREER DES QUARTIERS PLUS ADAPTES A L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

Afin de faciliter le développement et l'usage de modes alternatifs à la voiture, il est nécessaire de :

- N'empêcher d'aucune manière le développement des projets d'infrastructures de transports collectifs inscrits au PDM ;
- Créer ou maintenir des centres opérationnels bus (COB) et de permettre leur conversion énergétique ;
- Identifier les itinéraires cyclables / piétons à conserver et localiser ceux à créer en veillant à ce qu'ils soient structurants, continus, capacitaires et sécurisés ;
- Définir des obligations afin de permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville ;
- Cartographier les franchissements à créer pour résorber les coupures urbaines ;
- Fixer les grands principes de maillage piéton des secteurs d'aménagement ;

AMENAGER DES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Afin de permettre des trajets multimodaux fluides, plusieurs actions sont nécessaires dans les quartiers de gare :

- Préserver, voir réserver les espaces nécessaires à l'intermodalité dans l'aménagement des quartiers de gare ;
- Prévoir des emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos ;
- Aménager des espaces piétons apaisés ;

- Conserver, faire évoluer ou créer des itinéraires de rabattement cyclables et des cheminements piétons de rabattement, accessibles aux PMR ;
- Identifier les voies d'accès au pôle nécessitant la réalisation d'aménagements pour améliorer la circulation des bus ;
- Créer des pôles d'échanges routiers multimodaux à l'interface entre réseau structurant et réseaux locaux (rabattements marche, vélo, bus et aires de couvoiturage).

NORMES MINIMALES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE POUR LES OPERATIONS DE LOGEMENT

Le PDM affirme que le PLU ne peut exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (selon les derniers résultats disponibles du recensement de la population lors de la révision du PLU).

L'objectif de cette mesure est d'éviter que les normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop important de places par application de l'obligation fixée dans le PLU.

Les données du recensement de la population de l'INSEE (2021) précisent le nombre de ménages sans voiture, le nombre de ménages possédant 1 voiture et le nombre de ménages possédant 2 voitures ou plus. Le taux de motorisation (TM) exact de Lieusaint n'est donc pas connu.

Par l'application de la méthode de calcul présentée dans le PDM IDF dans les PLU, le taux de motorisation à Lieusaint est établi à 1,4 véhicule par ménage

En conséquence, la norme minimale de stationnement exigible pour les opérations de logements ne peut dépasser 1,6 stationnement / logements si les logements sont à plus de 500m d'une gare et à 1 si les logements sont à moins de 500m.

LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH) DE GRAND PARIS SUD SEINE ESSONNE SENART : DES OBJECTIFS EN MATIERE DE PROGRAMMATION DE LOGEMENTS ET DE DENSITES

Le PLU devra être compatible avec le futur PLH de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart. L'élaboration du PLH a été prescrite le 22 novembre 2016. Le PLH de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart fixe une feuille de route pour la période 2020 – 2025, afin de répondre aux objectifs de l'Etat, déclinés dans le SRHH (de l'Habitat et de l'Hébergement) consistant notamment en la construction de 2 400 logements neufs dont 800 à 100 logements locatifs sociaux/an à l'échelle du territoire de GPSSSES, mais également à rééquilibrer le territoire, répondre à de nouvelles dynamiques sociétales, l'accompagnement des populations fragiles, etc. Le programme d'actions s'articule autour de 4 axes, déclinés en 14 orientations, puis en 31 fiches actions afin d'atteindre ces objectifs :

Axe 1. Mieux gérer :

- Favoriser la mixité sociale et faciliter les parcours résidentiels au sein du parc social de l'agglomération ;
- Viser une gestion du parc social transparente et de qualité pour renforcer son attractivité ;
- Maîtriser la transformation du tissu des organismes HLM sur le territoire ;
- Repérer, prévenir et accompagner les copropriétés en difficultés ou en voie de fragilisation ;
- Mener une politique de suivi du parc locatif privé pour lutter contre l'habitat indigne ;
- Viser une amélioration du fonctionnement des structures d'hébergement spécifique.

Axe 2. Davantage rénover :

- Œurer pour une réhabilitation complète du parc social, en particulier dans les QPV ;
- Requalifier et réhabiliter le parc privé pour lutter contre le changement climatique et la précarité énergétique et œurer à une baisse des charges ;
- Répondre à l'adaptation des logements aux besoins spécifiques.

Axe 3. Construire plus durablement et plus qualitativement :

- Accompagner le développement de la construction de façon modérée et plus qualitative ;
- Répondre aux besoins des ménages en début de parcours résidentiels et des actifs tout en améliorant l'attractivité du parc ;
- Améliorer les réponses aux besoins des publics spécifiques (jeunes, seniors, ménages défavorisés, gens du voyage).

Axe 4. Suivre, évaluer et animer la politique locale de l'habitat :

- Consolider les outils de suivi et d'observation ;
- Animer le partenariat nécessaire à la réalisation de la stratégie habitat Logement.

La territorialisation des objectifs de production par commune n'est pas connue au moment de la rédaction du présent rapport.

LA STRUCTURE URBAINE

Histoire du développement urbain de Lieusaint

INTRODUCTION

L'évolution urbaine de la commune de Lieusaint témoigne d'une attractivité continue, héritée d'un territoire fertile et stratégiquement positionné sur le plateau de Brie. Bien que peu transformée avant l'arrivée du chemin de fer, la ville connaît une mutation profonde à partir de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, notamment avec la création de la ville nouvelle de Sénart et l'essor d'infrastructures modernes qui ont remodelé ses frontières, renforcé ses connexions et affirmé son rayonnement à l'échelle régionale.

OCCUPATIONS ANCIENNES ET HERITAGE ANTIQUE

Une occupation humaine très ancienne

Les premières traces d'occupation humaine sur le plateau de Sénart remontent au Paléolithique, comme en témoignent les découvertes du site de la Ferme d'Aruigny à Moissy-Cramayel. À Lieusaint, des fouilles au Champrier à Cailles ont révélé une installation datant du Néolithique récent (seconde moitié du III^{ème} millénaire).

Un axe structurant dès l'Antiquité

Le territoire est traversé par un axe majeur attribué à l'Antiquité : l'ancienne RN6, qui relie Paris à Melun. Bien que non confirmé par des fouilles, cet itinéraire a probablement favorisé une densité d'occupation importante à Sénart, perdurant jusqu'au Haut Moyen Âge. Les habitats antiques, souvent réutilisés, ont contribué à la formation de noyaux structurants. À Lieusaint, ces premiers pôles ont donné naissance à un paysage dispersé, combinant bourgs paroissiaux et hameaux.

L'EPOQUE MODERNE : FERMES-CHATEAUX ET STRUCTURATION

Les grandes propriétés nobles et ecclésiastiques
À partir du XVIII^{ème} siècle, Lieusaint est marqué par l'installation de grands propriétaires issus de la noblesse, tant ecclésiastique que laïque. Ces derniers transforment le territoire en construisant des *fermes-châteaux* entourées de vastes parcs et jardins. Ces aménagements, bien que marquants, ne suppriment pas l'héritage des occupations plus anciennes.



Carte de Cassini (1756 – 1815) – Source : Géoportail

Un réseau viaire forestier et structurant
Cette période voit également l'aménagement de nouveaux axes de communication, notamment en lien avec les forêts environnantes. En 1751, l'Allée Royale est créée pour relier la forêt de Sénart à celle de Rougeau. Cet axe, destiné aux chasses

royales de Louis XV, traverse le territoire et s'inscrit dans un paysage déjà structuré par l'orientation nord-sud, route de Melun.

Cartographie et héritage rural
La carte des Chasses du Roi (1764–1807) illustre la structuration de Lieusaint à cette période, de la fin du XVIII^e siècle et du début du XIX^e siècle. Plusieurs fermes importantes, comme celles de Varatre, Ormoy et Villepesque, jalonnent l’Allée Royale et d’autres axes majeurs. À l’est, la route de Melun, qui traverse le *ru des Hauldres* – une barrière naturelle du plateau – contribue à la formation d’un bourg linéaire le long de cette voie.

En mars 1790, sur proposition de Charles-Maurice de Talleyrand, l’Assemblée nationale décide d’unifier les poids et mesures en créant une unité universelle : le mètre. Les astronomes Pierre Méchain et Jean-Baptiste Delambre sont alors chargés de mesurer précisément la portion de méridien entre Dunkerque et Barcelone pour établir cette nouvelle unité. La distance Melun-Lieusaint fut utilisée comme base géodésique locale pour effectuer leurs triangulations. À Lieusaint, le pyramidion, situé à l’intersection de la rue de Paris et du boulevard Victor Schoelcher, marque une borne boréale du dispositif. Il a été classé monument historique le 19 septembre 1994.

Aujourd’hui, cet héritage se retrouve dans la toponymie locale : deux rues de Lieusaint portent le nom de Méchain et Delambre.



Carte des Chasses du Roi (1764 – 1807) – Source : L’Institut Paris Région

L’ARRIVEE DU CHEMIN DE FER : UNE NOUVELLE POLARITE

Un vecteur de développement économique et démographique
La carte d’État-Major de 1820–1866 montre l’importance de l’arrivée du chemin de fer pour la commune. La ligne traverse l’est du territoire, et la gare, située à la limite avec Moissy-Cramayel, devient un point structurant.

Nouveaux pôles urbains au XIX^e siècle
Une nouvelle polarité urbaine se développe au sud du bourg historique, notamment autour du carrefour formé par la route de Corbeil et l’ancienne RN6. Ce secteur accueille des infrastructures agricoles et résidentielles, dont le château de la Barrière.

Une densification modérée jusqu’au milieu du XX^e siècle

Entre 1860 et 1950, Lieusaint connaît peu de transformations majeures. Cependant, la zone autour de la gare commence à se développer. Le tracé de l’actuel boulevard Victor Schoelcher apparaît, tandis que le bâti s’intensifie légèrement le long de la rue de Paris et de la rue du Moulin à Vent.



Carte d’État-Major (1820–1866) – Source : Géoportail

VILLE NOUVELLE DE SENART : TRANSFORMATION MAJEURE (1950 -1999)

Création de la ville nouvelle de Sénart : les années 1980

À partir des années 1980, Lieusaint devient l'un des piliers de la ville nouvelle de Sénart, dernière des cinq villes nouvelles lancées dans le cadre des grands projets d'aménagement du président Charles de Gaulle. L'établissement public d'aménagement (EPA Sénart), créé en 1973, joue un rôle clé dans cette transformation. Contrairement à d'autres villes nouvelles, Sénart se développe sans créer de nouveau centre principal, ce qui permet de préserver l'identité historique des communes tout en intégrant de nouveaux secteurs urbanisés.

Développement urbain et infrastructures
Dès les années 1990, plusieurs projets structurants voient le jour :

- L'arrivée du RER D à la gare de Lieusaint-Moissy.
- La Francilienne (1990), qui relie les cinq villes nouvelles.
- L'ouverture du tronçon sud de l'autoroute A5 en 1994.

Ces infrastructures soutiennent le développement économique et urbain. De nouvelles zones d'activités, comme le parc du Château d'Eau et Parisud, s'implantent le long des principaux axes routiers.

Nouveaux quartiers et équipements
La ville s'étend avec des opérations de lotissements pavillonnaires, ZAC du Moulin à vent, et collectifs, notamment rue Dumaine et rue du Colombier. Ces aménagements s'accompagnent de nouvelles infrastructures paysagères, comme le bassin de l'Ormoï et la coulée verte Ouest-Est, qui témoignent des préoccupations croissantes pour le cadre de vie et la nature en ville.



Photo aeriene de 1986 – Source : IGN



Photo aeriene de 1999 – Source : IGN



La gare de Lieusaint-Moissy, 2005 – Source : San de Sénart

ÉVOLUTIONS RECENTES ET PERSPECTIVES (2000 A AUJOURD’HUI)

L’essor du Carré Sénart et des écoquartiers Inauguré en 2002, le centre commercial Carré Sénart constitue un tournant pour la ville. Conçu par l’architecte Jean-Paul Viguier, il devient un cœur d’activités de la ville nouvelle et un moteur économique pour tout le sud francilien.

Depuis les années 2000, Lieusaint continue de se densifier avec :

- La ZAC des Pyramides et ses quartiers pavillonnaires au nord-est.
- Les écoquartiers de l’Eau Vive, développés à partir de 2010.
- Des équipements structurants, comme le gymnase Richard Dacoury et l’école élémentaire Le Petit Prince.



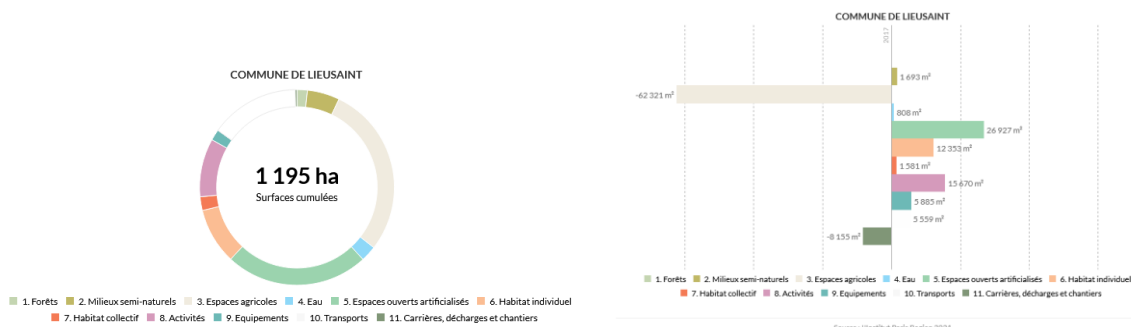
Le carré Sénart 2002 – Source : San de Sénart



Le quartier de la Zac de la pyramide 2005 – Source : San de Sénart

Vers un futur durable
La ville poursuit sa transition vers un urbanisme durable avec des projets intégrant logements collectifs, équipements publics et espaces verts. La seconde phase de l’écoquartier de l’Eau Vive, prévue pour 2025, illustre cette dynamique en combinant densité urbaine et qualité de vie.

OCUPATION DU SOL ACTUELLE



Occupation du sol, 2021 – Source : L’Institut Paris Région

L’occupation des sols de Lieusaint illustre une transformation marquée au cours des dernières décennies, caractérisée par une forte artificialisation des espaces, notamment au profit de l’habitat, des activités économiques, et des infrastructures. Cependant, cette évolution est équilibrée par une volonté manifeste de préserver et aménager des espaces ouverts de qualité.

Répartition actuelle de l’occupation des sols

- 38 % d’espaces construits artificialisés : comprenant l’habitat individuel et collectif, les activités, les équipements, les infrastructures de transport, ainsi que des espaces liés à des usages temporaires comme les carrières, décharges et chantiers.

- 36 % d'espaces agricoles, forestiers, semi-naturels et d'eau : ces espaces non artificialisés témoignent de l'importance de préserver le patrimoine naturel et agricole, notamment à l'ouest de la commune.
- 24 % d'espaces ouverts artificialisés : regroupant des espaces verts urbains, des équipements à vocation sportive, touristique ou de loisirs, ainsi que des cimetières et autres aménagements ouverts.

Une commune majoritairement urbanisée

Avec plus d'un tiers de sa surface dédiée aux espaces construits et artificialisés, Lieusaint apparaît comme une commune largement urbanisée. Les principales catégories sont les suivantes :

- Infrastructures de transport (15 %, soit 177 hectares)
Les infrastructures de transport occupent la première place en termes d'occupation du sol. Ce poste comprend la gare, la voie ferrée, l'autoroute A5, les routes départementales et les parcs de stationnement. Ce réseau dense et diversifié témoigne du rôle stratégique de Lieusaint dans le territoire, en assurant son accessibilité et en renforçant son attractivité économique.
- Habitat (11 %, soit 138 hectares)
L'habitat représente le second poste le plus important. Il se divise en deux secteurs distincts :
 - Habitat individuel (9 %, soit 111 hectares) : Situé principalement en couronne autour du noyau historique, il se compose essentiellement de lotissements pavillonnaires.
 - Habitat collectif (2 %, soit 27 hectares) : Regroupé dans des zones spécifiques, notamment au sud-est du centre-bourg, entre ce dernier et la gare, avec quelques implantations diffuses dans le centre historique.
- Activités économiques (10 %, soit 115 hectares)
Les zones d'activités sont un des principaux pôles d'occupation artificielle du sol. On distingue deux grandes zones :
 - Une au nord de la commune.
 - Une autre au sud, de part et d'autre de l'autoroute A5, qui comprend notamment le Carré Sénart, véritable moteur économique du territoire.
- Équipements (2 %, soit 22 hectares)
Les équipements, bien que minoritaires, sont disséminés dans le tissu urbain. On en trouve une part significative au sud-ouest, autour du Carré Sénart, tandis que d'autres sont intégrés de façon éparse au sein des secteurs résidentiels.

Un tiers du territoire dédié aux espaces non artificialisés

Les espaces non artificialisés représentent une part essentielle de la commune, reflétant une identité forte et un lien préservé avec les paysages ruraux et naturels.

- Espaces agricoles (28 %, soit 340 hectares)
Les terres agricoles constituent le principal poste d'occupation du sol. Localisées principalement à l'ouest de la commune, elles forment une vaste ceinture autour des zones urbanisées, contribuant à préserver paysage agricole de Lieusaint.
- Milieux semi-naturels (5 %, soit 64 hectares)
Ces milieux, localisés notamment dans l'espace naturel de la Motte, comprennent des berges et des espaces laissés à une végétation spontanée. Ils jouent un rôle écologique et paysager essentiel.
- Forêts (2 %, soit 21 hectares)

Les forêts, bien que peu étendues, se trouvent principalement autour de propriétés privées, comme la ferme de Varatre ou le domaine du château de la Barrière.

Espaces ouverts artificialisés : un maillage vert structurant

Avec 24 % de la surface communale (284 hectares), les espaces ouverts artificialisés représentent le second poste le plus important. Présents sur l'ensemble du territoire, ils assurent une continuité verte et un rôle tampon entre les espaces bâtis et les infrastructures.

- Le long des cours d'eau et des axes routiers : ces espaces prennent la forme d'allées plantées, de coulées vertes et de talus paysagers.
- Dans les zones urbaines : ils intègrent des équipements de loisirs, des terrains sportifs et des espaces verts urbains, renforçant la qualité du cadre de vie.

CONSOMMATION D'ENAF ENTRE 2012 ET 2021 – MOS

Le bilan de la consommation d'espace –évaluation rétrospective de l'artificialisation du sol– s'appuie sur la base de données EvoluMos, fournie par l'Institut Paris Région. Cette base de données permet une comparaison des MOS (Mode d'occupation du sol) 2012 et 2021. Réalisé à partir de photos aériennes sur l'ensemble de l'Ile-de-France, le MOS distingue les espaces agricoles, naturels, forestiers et urbains (habitat, infrastructures, équipements, activités économiques, etc.) selon une classification allant jusqu'à 81 postes de légende.

Rappel de la nomenclature simplifiée du MOS en 3, 5 et 11 postes (Institut Paris IDF, EvoluMos)

3 postes	5 postes	11 postes
Naturel	Bois ou Forêts	Forêts
	Rural	Milieux semi-naturels Espaces agricoles
	Eau	Eau
Urbain ouvert	Espaces ouverts artificialisés	Espaces ouverts artificialisés
Urbain construit	Espaces urbains construits	Habitat individuel
		Habitat collectif
		Équipements
		Activités
		Transports
		Carrières, décharges et chantiers

Les espaces ouverts, premier motif d'artificialisation, devant les activités et l'habitat.

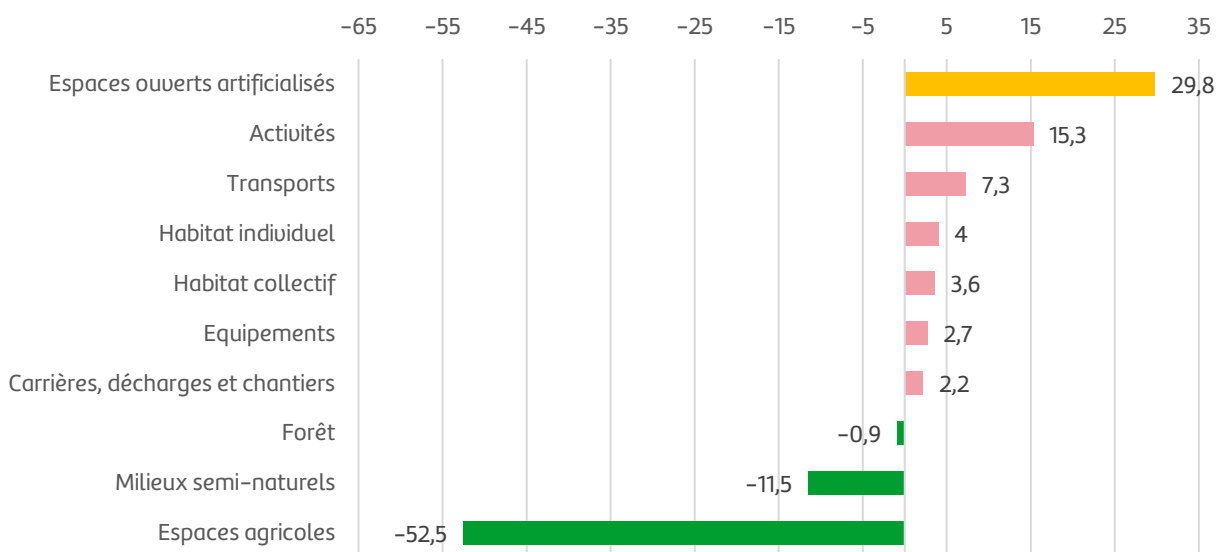
Entre 2012 et 2021, les espaces urbains construits ont progressé de 35,9 ha, dont 15,6 ha au bénéfice de l'activité et 8 ha pour des opérations d'habitat collectif et individuel.

Dans le même temps, les espaces naturels ont reculé de 65 ha, la différence traduit :

- La progression de 31,2 ha des espaces ouverts artificialisés
- La disparition de 0,8 ha d'espaces construits et de 1,4 ha d'espaces urbains ouverts devenus des espaces naturels entre 2012 et 2021. 1,4 ha était en 2012 des espaces ouverts artificialisés, 0,3 ha de l'activité, 0,1 ha des décharges et 0.4 de l'habitat individuel.

Entre 2021 et 2025 (incluses), la consommation des espaces ENAF a été de 4,01 ha, selon le SCOT. Soit entre 2012 et 2025, la consommation s'est élevée à 71,21 ha. Par extrapolation il est estimé entre 2015–2025 50,8ha de consommés.

Évolution de l’occupation du sol entre 2012 et 2021, avec la renaturation (Institut Paris IDF, EvoluMos)



Dans le détail, la création de surfaces engazonnées avec ou sans arbustes constitue le premier motif d’artificialisation du sol à Lieusaint avec 19,5 ha (en prenant en compte la renaturation), et 7,4 ha en Parcs et jardins.

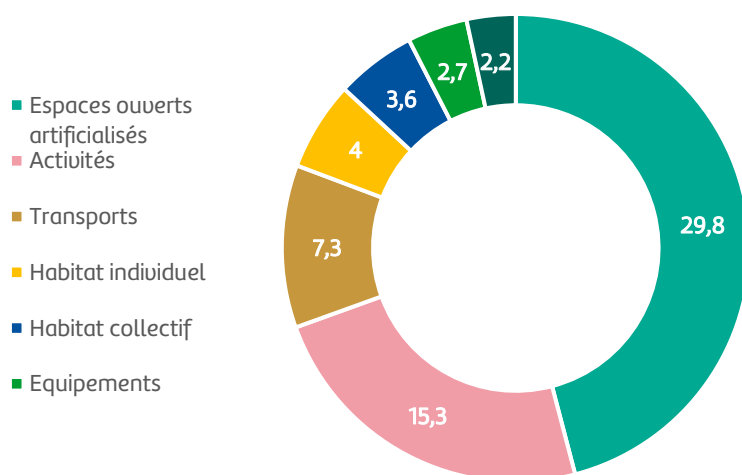
L’activité constitue le second motif d’artificialisation du sol, avec entre 2012 et 2021 :

- 7,2 ha d’espaces naturels, transformés en zones d’activités économiques
- 6,3 ha d’espaces naturels transformés pour des entrepôts logistiques

Ce type d’artificialisation s’explique en partie par l’extension de la zone d’activité économique du Parc du Levant.

Enfin l’habitat collectif et individuel représente 7,6 ha. Cela s’explique notamment par des opérations Avenue Pierre Point et Boulevard Olympe de Gouges.

Motif d’artificialisation du sol entre 2012 et 2021 en ha, avec la renaturation (Institut Paris IDF, EvoluMos)

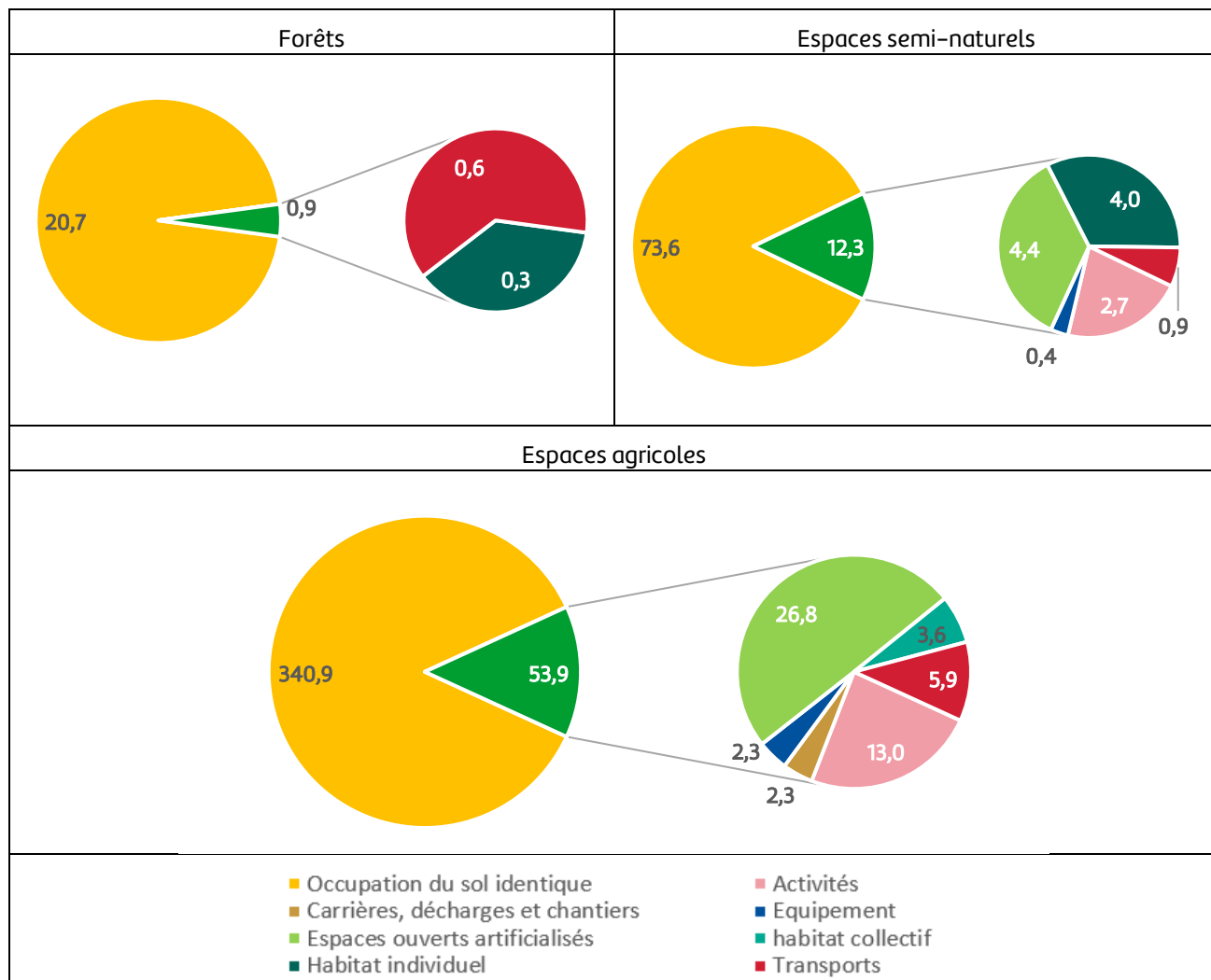


Les espaces agricoles, principaux espaces d’artificialisation.

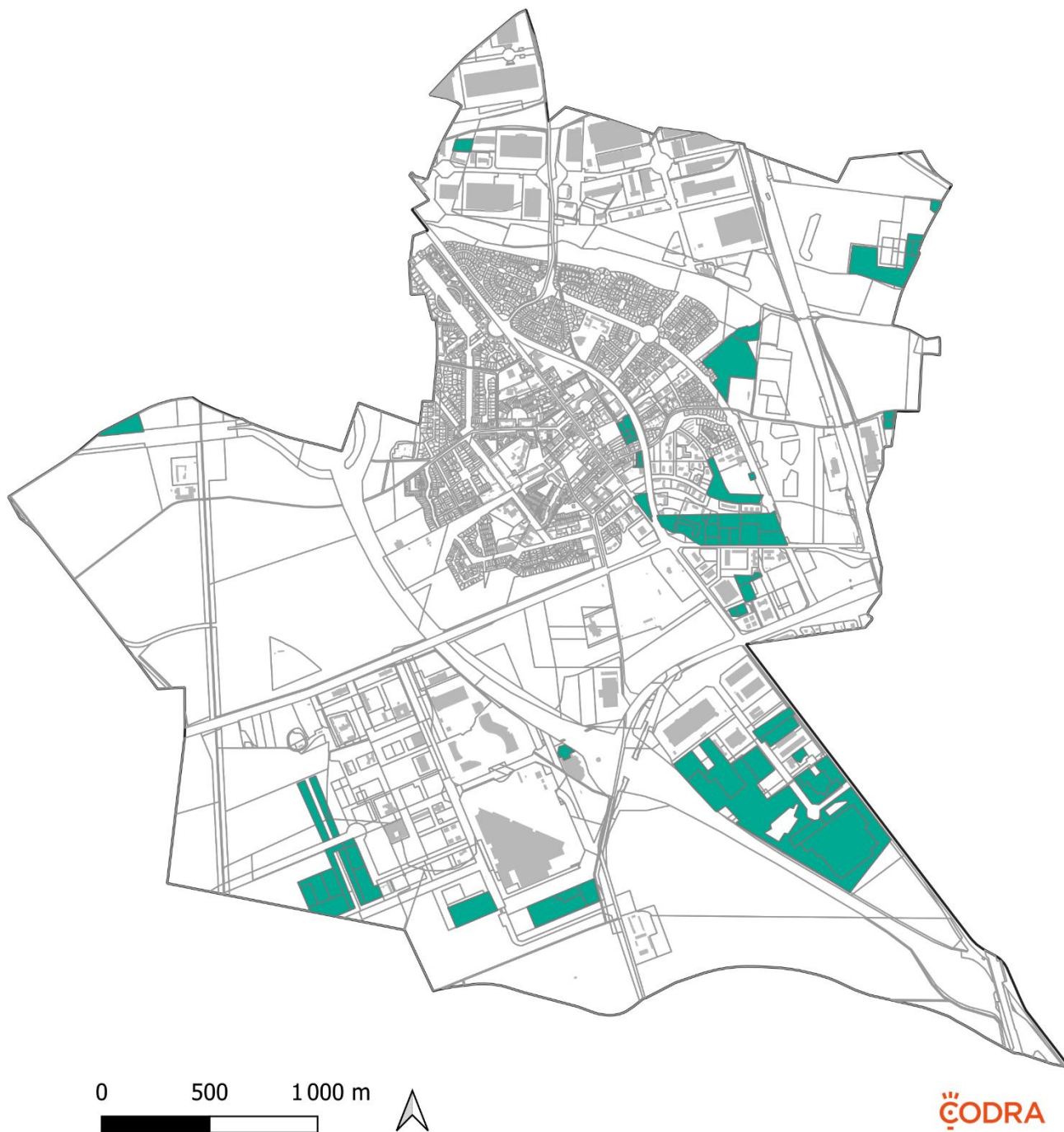
Entre 2012 et 2021, l’artificialisation du sol a concerné (hors renaturation) :

- 53,9 ha d’espaces agricoles, dont 26,8 ha d’espaces urbains ouverts artificialisés 13 ha pour les activités et 3,6 ha pour l’habitat.
- 12,3 ha de milieux semi-naturels, dont 4,4 ha d’espaces ouverts artificialisés, 4 ha pour l’habitat individuel et 2,6 ha d’activités.
- 0,9 ha de forêts, dont 0,5 ha pour le transport et 0,3 ha pour l’habitat individuel.

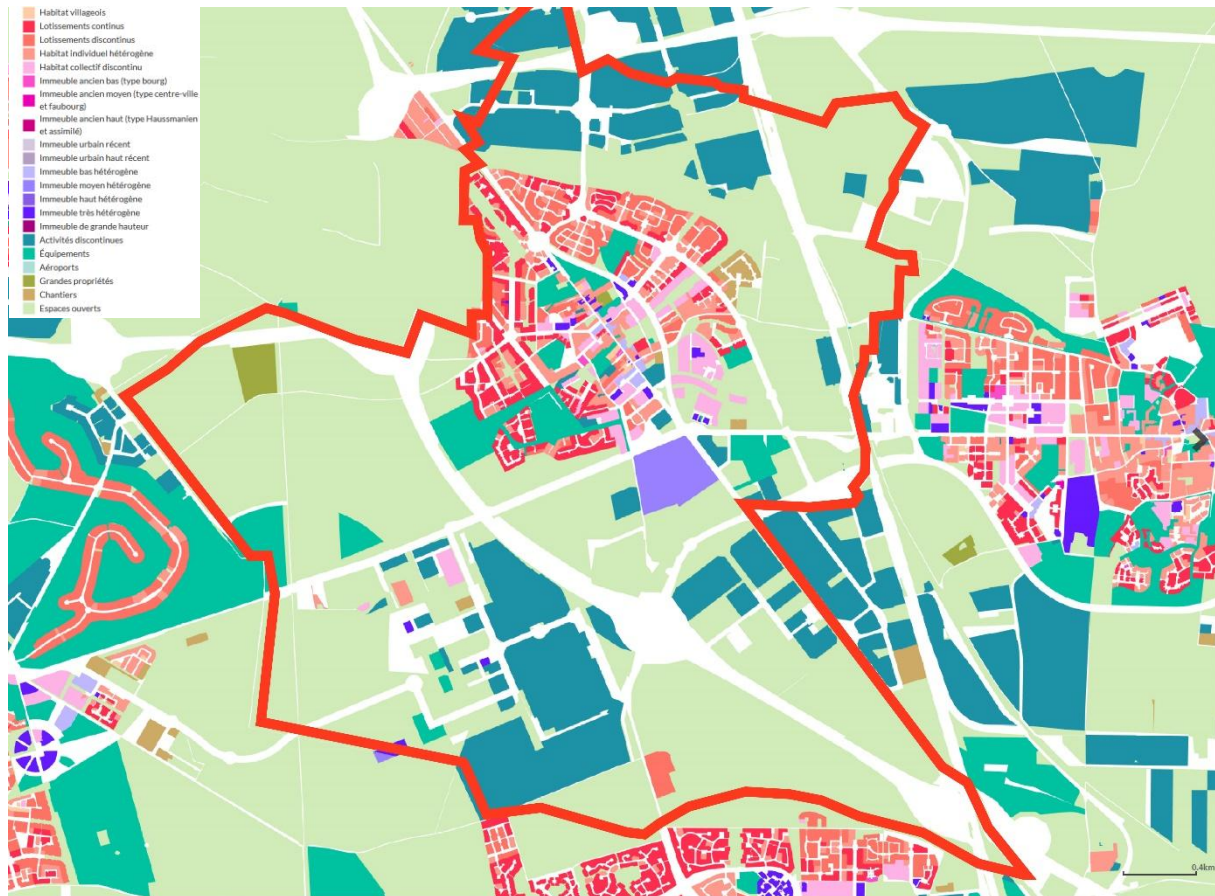
Évolution des espaces naturels entre 2012 et 2021 (hors renaturation) (Institut Paris IDF, EvoluMos)



Localisation des secteurs d'artificialisation entre 2012 et 2021, hors renaturation (Institut Paris IDF, EvoluMOS)



Les formes urbaines



Tissus urbains, 2021 – Source : L'Institut Paris Région

L'analyse des tissus urbains menée par l'Institut Paris Région, représentée sur la carte ci-dessus, met en lumière une grande diversité de structures sur le territoire communal de Lieusaint. Cette diversité reflète un développement sectorisé, à l'exception notable du centre ancien, où le bâti s'est développé de manière diffuse et opportuniste. Ainsi, le centre historique présente une organisation hétérogène, tandis que les couronnes périphériques, marqués par des vagues successives de construction, affichent une homogénéité à l'échelle de l'îlot. La ville se distingue par une prédominance des habitats pavillonnaires autour du centre ancien, principalement à l'est, au nord et au nord-est, tandis que l'habitat collectif est davantage concentré à l'est, près de la gare. Les zones d'activités sont situées en périphérie, au nord et au sud, et les équipements publics se répartissent de manière régulière et équilibrée, au sein de chaque phase de construction, le long de la première couronne, bien qu'ils soient plus concentrés dans les secteurs résidentiels au nord-ouest et au sud-ouest de la ville.

LE CENTRE HISTORIQUE : UN CŒUR ANCIEN DENSE ET STRUCTURANT



Le centre historique – Source : Codra

Le centre historique de Lieusaint s'est formé autour de l'église Saint-Quintien, premier noyau urbain de la commune, et s'est progressivement développé le long de l'actuelle rue de Paris. Ce tissu ancien repose sur un parcellaire étroit et longitudinal en enfilade, ce qui a favorisé une densification dans la profondeur du tissu au fil du temps. Des constructions ont été ajoutées successivement sur la longueur des parcelles, créant un bâti dense et accessible par des impasses étroites s'ouvrant sur de petites cours.

L'alignement des bâtiments par rapport à la voirie est une caractéristique marquante de ce secteur, souvent réalisé par l'implantation directe des constructions sur la rue ou par des murs en pierre. La hauteur des bâtiments reste faible, avec une majorité en R+1 avec combles, bien que l'on trouve également des rez-de-chaussée ou quelques R+2. Les constructions sont principalement en meulière locale ou en moellons enduits, de plus en plus remplacés par des façades simplement enduites, avec une grande variété de couleurs. Les toitures, souvent en petites tuiles plates, ajoutent au caractère historique du lieu. Les modénatures restent simples, se limitant à des corniches, bandeaux ou entourages de fenêtres, tandis que les volets persiennés, bien que progressivement remplacés par des volets roulants, ponctuent encore les façades.

Historiquement, les rez-de-chaussée de la rue de Paris étaient occupés par des commerces, qui subsistent encore aujourd'hui, mais de manière partielle. Par ailleurs, quelques constructions récentes, sous la forme d'immeubles en R+3, s'intègrent ponctuellement dans le tissu ancien, notamment aux carrefours ou en retrait de la rue principale.

LA PERIPHERIE DU CENTRE HISTORIQUE : UNE TRANSITION URBAINE HETEROGENE



Périphérie du centre historique – Source : Codra

Autour de la rue de Paris, les rues adjacentes et perpendiculaires forment une zone de transition entre le tissu ancien du centre historique et les extensions pavillonnaires ou collectives. Cette périphérie se caractérise par une grande diversité de typologies, d'époques de construction et de gabarits.

Ce secteur présente un bâti plus élevé que celui du centre ancien, où des maisons individuelles côtoient des immeubles collectifs. Certains bâtiments sont alignés à la voirie, reprenant le langage architectural du centre, tandis que d'autres s'implantent en retrait, offrant de petits espaces semi-privés tels que des jardins en lien avec l'espace public. Ces espaces, bien qu'appartenant à la commune, subissent de plus en plus une artificialisation et une appropriation illégale. La plupart des constructions datent des années 1980, mais des opérations plus récentes, bien que parfois en rupture avec l'environnement immédiat, sont également visibles.

LES EXTENSIONS PAVILLONNAIRES : UNE OCCUPATION RESIDENTIELLE PREDOMINANTE



Les extensions pavillonnaires des années 80 – Source : Codra

Les extensions pavillonnaires occupent une place importante à Lieusaint, avec 111 hectares consacrés à l'habitat individuel, soit 9 % du territoire communal. Le tissu pavillonnaire, qui représente 89 % des habitations, s'est développé en deux grandes vagues successives.

Les lotissements des années 1980, situés à l'ouest du centre historique, forment une large couronne résidentielle. Ce secteur, organisé autour du mail des Pépinières et de la rue du Moulin à Vent, est caractérisé par un cadre paysager de qualité, avec des voies bordées d'alignements d'arbres, des squares et des coulées vertes. Les habitations se composent principalement de maisons jumelées ou en bande, de faible hauteur en R+1, implantées sur des parcelles de petite taille. Certaines s'alignent à la voie, reprenant le langage architectural du centre historique ou des maisons de faubourg, tandis que d'autres sont en retrait, laissant place à de petits jardins. Si les clôtures étaient souvent absentes ou discrètes, on observe aujourd'hui une tendance à l'installation de longs murs non ajourés.



Les extensions pavillonnaires des années 2000 – Source : Codra

Les lotissements des années 2000, localisés au nord-est du centre ancien dans les premiers lots de la ZAC des Pyramides, se composent de maisons individuelles homogènes et uniformes, construites sur de petites parcelles. Ces habitations, souvent en R+1 ou RDC avec combles, s'implantent le long de voies sans issue, créant un isolement avec l'espace urbain environnant. L'absence de clôtures, à l'exception de l'utilisation de haies basses, renforce le caractère ouvert de ces quartiers, bien que de longs murs de clôture apparaissent le long des retournements de parcelle.

LES HABITATS COLLECTIFS : UNE COMPOSANTE EMERGENTE ET MODERNE



Les habitats collectifs – Source : Codra

Bien que minoritaires en termes d'occupation du sol, les habitats collectifs couvrent 25 hectares, soit 2 % du territoire communal. Ils sont principalement localisés dans la ZAC des Pyramides, où l'Eco-quartier Eau Vive, développé depuis 2010, illustre une volonté de concilier urbanisme dense et écologie.

Les immeubles, d'une hauteur maximale de R+4, adoptent un style moderne et sobre. Ils s'inscrivent dans un environnement paysager et arboré, avec des espaces publics ouverts, des sentes piétonnes et des aménagements favorisant une transition harmonieuse avec les quartiers pavillonnaires voisins.

LES ZONES D'ACTIVITES : DES POLES ECONOMIQUES STRATEGIQUES

Les zones d'activités économiques de Lieusaint, situées en périphérie, regroupent des sites dédiés à la production, à la logistique et au commerce. Ces zones, localisées principalement le long de la RD1402 au sud et de la nationale 104 au nord, tirent parti de leur proximité avec l'A5 pour le transit et les connexions interrégionales. Parmi les principaux sites, on peut citer :

- Au nord : le parc d'activités PariSud entre la commune de Lieusaint et Combs-la-Ville
- A l'Est et au sud du quartier de l'Eau Vive, proche de la gare : Parc d'activités Université-Gare, avec installation d'entreprises innovantes
- Au sud : le parc d'activités du Levant, activités industrielles et productives
- Au Sud-Ouest, de l'autre côté de l'A5 : Le carré-Sénart avec le 10ème centre commercial de France, commerces, loisirs, restaurations, hôtellerie, espaces tertiaires et bureaux.

Les déplacements motorisés organisent le maillage des zones d'activités destinées à l'activité industrielle, en revanche les zones commerciales et d'innovation sont facilement accessibles par un réseau de trames viaires destinés à la mobilité active.

LES EQUIPEMENTS PUBLICS : UN RESEAU STRUCTURANT ET DIVERSIFIE

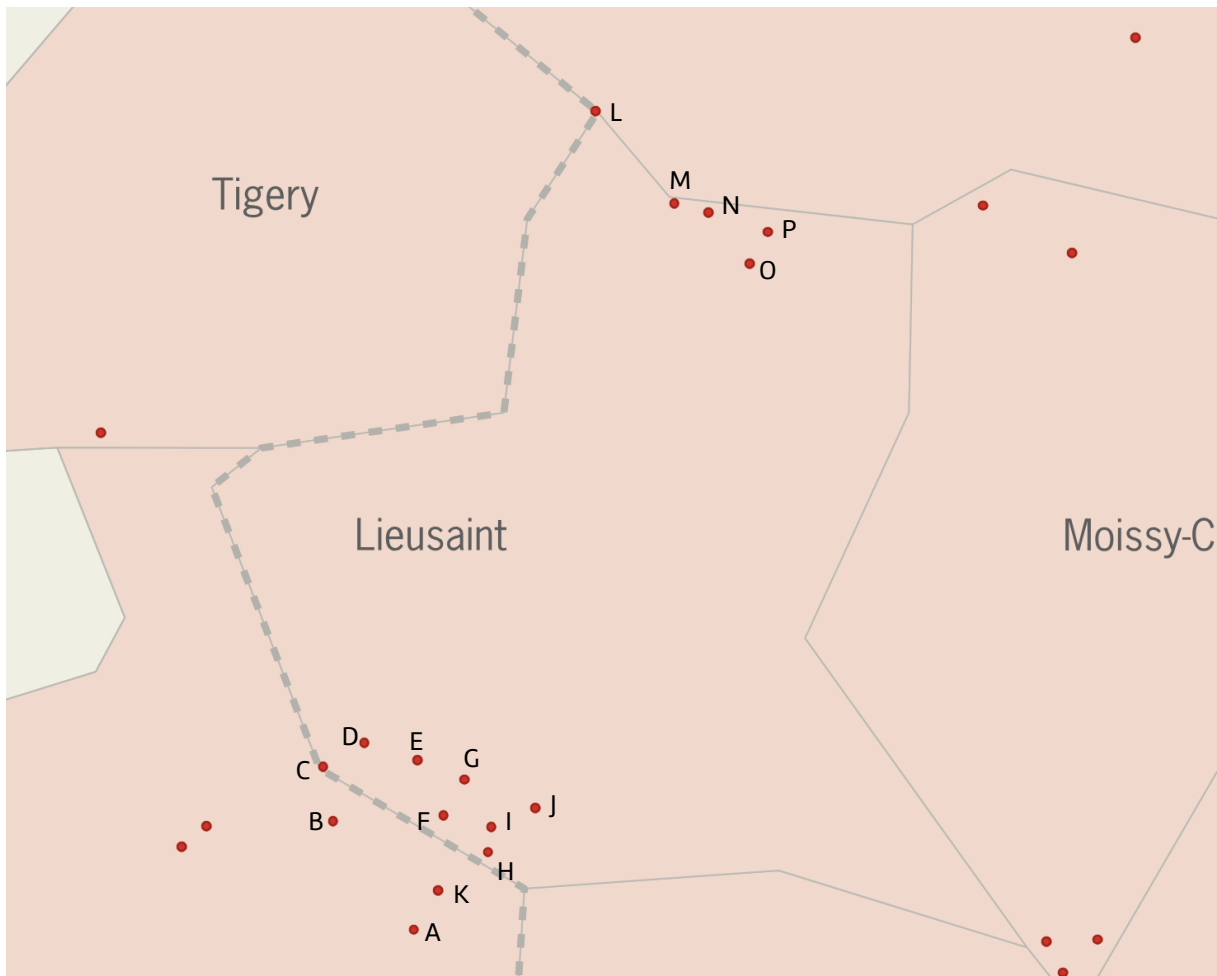
Les équipements publics de Lieusaint, qui couvrent une emprise foncière conséquente, se répartissent sur tout le territoire communal. La ville abrite de nombreux établissements scolaires, des infrastructures sportives comme des gymnases et des stades, ainsi qu'un pôle médical. Le Théâtre Sénart, scène nationale, confère également à Lieusaint un rayonnement culturel qui dépasse son territoire. Nous développons les équipements dans une partie dédiée du présent rapport.

Le patrimoine urbain

PATRIMOINES ARCHEOLOGIQUES

Lieusaint dispose d'un patrimoine archéologique remarquable, témoignant d'une occupation humaine continue depuis le Néolithique jusqu'au Moyen Âge. Ce patrimoine se reflète dans les 16 sites archéologiques répertoriés par le Service régional d'archéologie de Seine-et-Marne, chacun révélant des vestiges de différentes époques et témoignant de l'évolution de la commune à travers les âges. Ces découvertes, réalisées principalement par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), mettent en lumière l'importance historique de Lieusaint dans la région.

Les sites archéologiques identifiés se répartissent sur plusieurs zones, présentant des vestiges variés.



Carte de repérage des sites archéologiques de Lieusaint – Source : Inrap

A – Allée des Tilleuls, zone B – site protohistoriques et antiques

B – Allée des Tilleuls, zone C – site protohistoriques et antiques

C – Allée des Tilleuls, zone D – site protohistoriques et antiques

D – Allée des Tilleuls, zone E – site Moyen-âge

E – Merigest – site de l'Âge du Bronze, Âge du Fer, Moyen Âge

F – ZAC du Carré Sénart, bureaux, parkings à Lieusaint – Néolithique, Âge du Fer, Antiquité

G – Centre commercial 2 – Néolithique

H – La Mare aux Trois Pucelles 2 à Lieusaint – site protohistoriques, âge du Fer

I – La Mare aux Trois Pucelles – site protohistoriques et antiques

J – Servigny, L'Orme Chipeau à Lieusaint – Âge du Fer, Antiquité, Moyen Âge

K – Le Champtier à Cailles – site protohistorique âge du Fer, Antiquité, Moyen Âge

L – Rond-Point Schumann – Antiquité

ZAC de la Pyramide, lots D-E-F à Lieusaint – Antiquité, Moyen Âge :



La ferme antique de la Pyramide – Source : Inrap

Rond-Point Schumann à Lieusaint – Antiquité :



La station routière antique du Rond-Point Schumann – Source : Inrap

M – ZAC de la Pyramide, lot C1 – Âge du Fer, Antiquité

N – ZAC de la Pyramide, lot C3 – protohistorique

O – ZAC de la Pyramide, lots D-E-F – Antiquité, Moyen Âge

P – Jardin de la Méridienne – Âge du Bronze, Âge du Fer, Antiquité

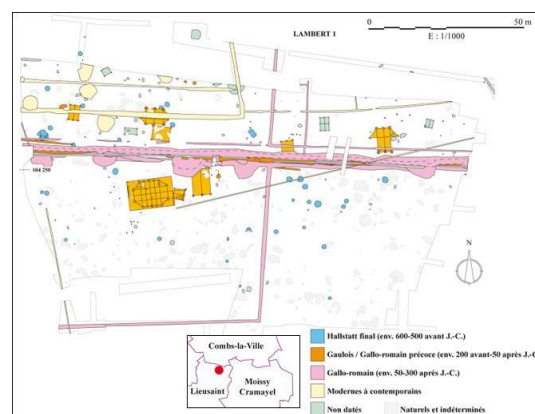
Le Champtier à Cailles à Lieusaint – Âge du Fer, Antiquité, Moyen Âge :

Un habitat et une nécropole du haut Moyen Âge



Un habitat et une nécropole du haut Moyen Âge – Source : Inrap

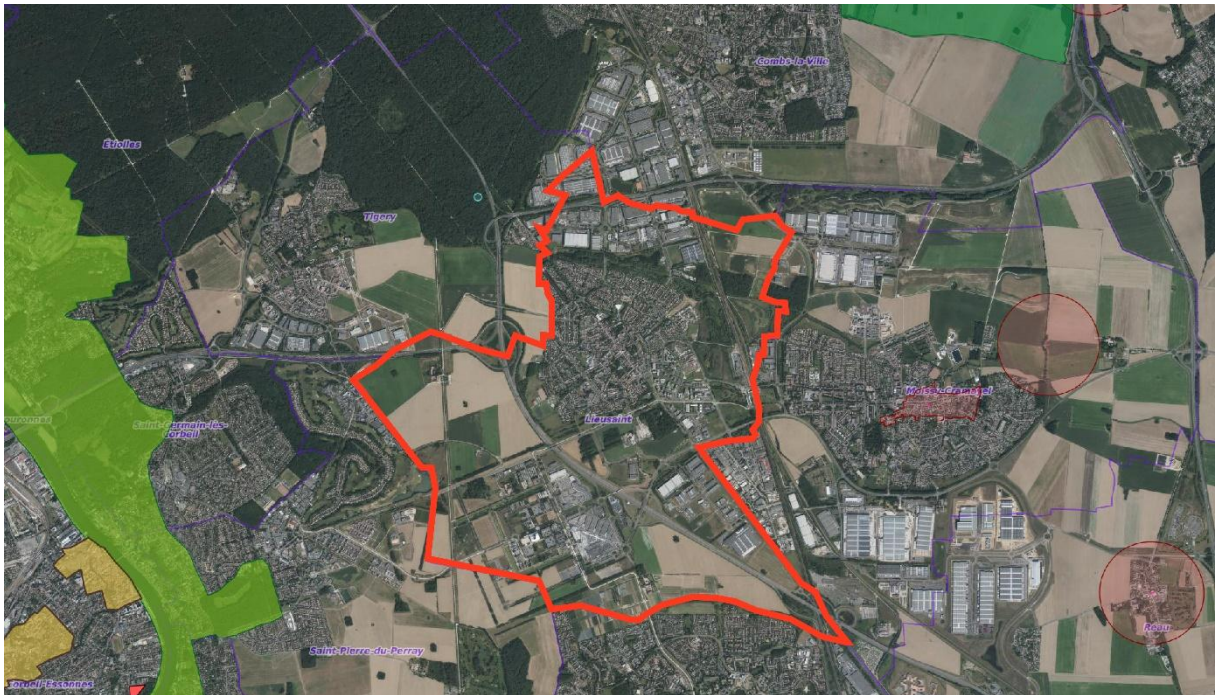
ZAC de la Pyramide, lot C1 – Âge du Fer, Antiquité :



Des occupations protohistoriques en bordure du ru des Hauldres – Source : Inrap

LE PATRIMOINE D'INTERET NATIONAL

Aucune protection des Monument Historique n'est recensée sur la commune ni aucun périmètre de protection lié aux sites classés n'impacte la commune de Lieusaint.



Atlas des patrimoines – Source : IGN/DRAC

LE PATRIMOINE D'INTERET REGIONAL

La Ferme de Varâtre est un exemple emblématique de l'architecture briarde et constitue un signal patrimonial fort pour Lieusaint. Classée comme Patrimoine d'intérêt régional, elle illustre le lien de la commune avec son passé rural et historique.

Située au cœur du Carré Sénart, cette ferme à cour fermée est liée à un fief attesté depuis le Moyen Âge. Elle est entourée de douves et dispose de pont-dormants ainsi que d'un colombier datant des XVI^{ème} ou XVII^{ème} siècles. Cet ensemble remarquable, typique de la région, est aujourd'hui le seul élément ancien préservé dans un espace dominé par des aménagements modernes.

LE PATRIMOINE D'INTERET LOCAL

La commune de Lieusaint est dotée d'un patrimoine d'intérêt local hérité de son histoire.

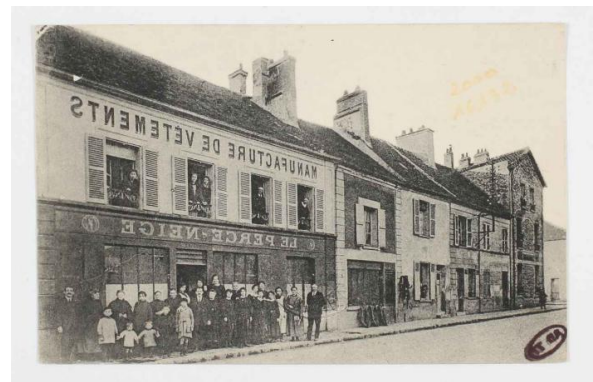
Le centre historique et le bâti ancien



Rue de Paris – Source : Archiue Départementale de Seine-et-Marne

Le centre historique de Lieusaint, principalement localisé le long de la rue de Paris, témoigne de l'évolution de la commune. Cette voie historique est bordée de constructions à l'alignement de la rue, caractérisées par une faible hauteur (R+1 avec combles). Autrefois, les rez-de-chaussée accueillait des commerces tandis que les étages étaient réservés aux habitations.

Les parcelles, souvent étroites et longues, s'ouvraient sur les terres agricoles, témoignant de l'empreinte rurale de la commune. Avec le temps, le tissu urbain s'est densifié, introduisant des constructions secondaires en retrait, accessibles depuis des contre-allées et souvent disposées autour de cours.



Cartes postales de la Rue de Paris – Source : Archiue Départementale de Seine-et-Marne

Les fermes traditionnelles





Fermes traditionnelles avec cours briardes – Source : Archive Départementale de Seine-et-Marne

Les fermes anciennes de Lieusaint constituent un autre témoignage précieux de l'histoire locale. Réparties au milieu des espaces agricoles de la Brie, elles étaient les marqueurs essentiels de l'occupation des sols. Ces fermes briardes se composent généralement de plusieurs bâtiments agricoles aux fonctions variées, datant de périodes allant du XVe au XXe siècle, reflétant des transformations successives.

Les fermes de Vilpecte, Colombier, Orimois, Vernouillet et Sauvigny figurent parmi les exemples notables. Typiquement disposées en carré ou rectangle fermé, ces constructions utilisent des matériaux locaux tels que les moellons de calcaire, la meulière et le grès, avec des toitures à forte pente recouvertes de tuiles plates. Certaines fermes, édifiées sur d'anciennes seigneuries ou domaines, intègrent des éléments plus raffinés, tels que des petits châteaux ou demeures bourgeoises.

Les bâtiments remarquables



Eglise Saint-Quintien

L'église Saint-Quintien, édifice composite du village, conserve un clocher datant du XIIIe siècle. Au fil des siècles, elle a connu de nombreuses modifications : agrandissement du chœur au XVIe siècle, reconstruction partielle de la nef au XVIIe siècle, et remaniement des façades au XIXe siècle. Les sols argileux de la région ont également provoqué des tassements, affectant sa structure.

Eglise Saint-Quintien – Source : Archive Départementale de Seine-et-Marne



Château de la Barrière – Source : Archive Départementale de Seine-et-Marne

Château de la Barrière

Construit en 1910 par des industriels et philanthropes propriétaires des Grands Magasins Réaumur, le château actuel remplace un édifice plus modeste du XVIII^e siècle. Situé sur les terres d'une ancienne ferme, il symbolise l'évolution des usages agricoles et de l'essor de nouvelles activités économiques.



Usine Guichard – Source : Archive Départementale de Seine-et-Marne

L'héritage industriel, l'usine Guichard

Ancienne usine de construction de machines agricoles, cet édifice du XIX^e siècle, situé rue du Moulin à Vent, reflète l'essor industriel de l'époque. Ses bâtiments en meulière sont un exemple typique de l'architecture industrielle, souvent réutilisée dans les demeures bourgeoises.

Les allées plantées



Les Quatre-Routes – Source : Archive Départementale de Seine-et-Marne

Les alignements d'arbres le long des voies historiques de Lieusaint forment une composante essentielle du patrimoine paysager. Ces aménagements structuraient autrefois le territoire rural et contribuent encore aujourd'hui à son identité visuelle.

Architecture du XXI^e siècle



Théâtre Sénart – Source : Codra

Le Théâtre Sénart

Inauguré en 2015, ce théâtre conçu par l'agence Chaix & Morel est un repère architectural. Son enveloppe en aluminium perforé, ses patios lumineux et ses espaces modulables en font un lieu culturel et convivial intégré au paysage urbain du Carré Sénart.



Carré Sénart – Source : Codra

Le centre commercial Carré Sénart

L'œuvre de Jean-Paul Viguier, inaugurée en 2002 et étendue en 2018, incarne l'innovation architecturale et commerciale. Sa façade de verre illuminée, ses verrières et ses espaces végétalisés reflètent un souci de continuité esthétique et d'intégration dans l'environnement urbain.



Bureaux CDG 77 – Carré Sénart en bambou, au 10 Points de Vue, par Monica Donati, 2011- Source : Monica Donati

Bureaux en bambou

Livré en 2011, cet ensemble de bureaux BBC (Bâtiment Basse Consommation), conçu par Monica Donati, se distingue par ses façades en bambou, matériau durable et esthétique.



Ecole "Les Petits Pieds" – Source : Patrick Müller

La maison de la petite enfance

Le bâtiment « Les Petits Pieds », réalisé par Nomade Architectes, associe durabilité et convivialité. Ses formes variées et ses matériaux naturels recréent un environnement chaleureux et adapté aux besoins des enfants.



Eco-quartier de l'Eau Vive – Source : Atelier Cap Architecture

La résidence de l'éco-quartier de l'Eau Vive

Livrée en 2018, cette résidence de 97 logements s'inscrit dans une démarche écoresponsable. Conçue pour favoriser la biodiversité et le vivre-ensemble, elle est certifiée RT 2012 et NF Habitat.

Les opérations à venir

La Place du Colombier s'inscrit dans la continuité du projet Cœur de Ville, lancé en 2014. Actuellement dominée par des parkings, cette place présente un aménagement majoritairement routier. Le projet vise à recentrer les usages sur les piétons et les mobilités douces, avec une végétalisation partielle qui conserve les arbres existants tout en ajoutant des alignements nouveaux. L'espace, bien que désimperméabilisé, conserve une importante composante minérale, ce qui interroge sur son intégration écologique. Un mail piéton reliera également la place à l'église, dans un style contemporain.



Projet place du Colombier – Source : Atelier Aconcept

La phase 2 de l'Écoquartier de l'Eau Vive se déploie sur la ZAC de la Pyramide et complète les aménagements précédents. Conçu sur d'anciennes friches industrielles, ce quartier à dominante résidentielle (R+3 + combles) est proche du centre historique et de la gare RER D. Malgré une densité relativement maîtrisée, le défi reste d'articuler harmonieusement ce nouveau quartier avec le tissu urbain existant, tout en offrant des espaces publics réellement adaptés aux besoins des habitants.



Ecoquartier de l'Eau Vive – Source : Vinci construction

Les Jardins du Château de la Barrière, réalisés par YCAP Immobilier, prévoient 65 logements du studio au T4. Le projet mise sur une densité forte aux abords d'une forêt historique.



Projet « Jardins du Château de la Barrière » – Source : YCAP Immobilier



Photo aérienne du site du projet – Source : Google map

Le programme L'Orée du Parc par Green City Immobilier propose 68 logements répartis en trois petits immeubles et six duplex T4. Ce projet densifiera la zone et impactera le bâti existant, maisons en meulière issu de l'usine Guichard.



Programme "L'Orée du Parc" – Source : Green City



Photo du futur site de "L'Orée du Parc" – Source : Codra

Le projet de bureaux au Carré Sénart, conçu par Quadriflore Architecture et le Studio Optimum, prévoit 9 400 m² de surface répartie sur quatre bâtiments en R+3. L'utilisation de matériaux biosourcés répond aux exigences environnementales de la RE 2020, ce projet, principalement destiné à des activités tertiaires. La livraison est prévue pour 2026.



Futurs bureaux au Carré Sénart – Source : Quadri Fiore Architecture



Site des futurs bureaux au Carré Sénart – Source : Cod

ATOUS

- Des formes urbaines variées et reconnaissables, reflet de l'histoire de la ville, identité singulière de Lieusaint.
- Un patrimoine bâti agricole et industriel de qualité, noyau structurant pour le centre-ville.
- Un bâti en grande parti récent, moins de 50 ans, en bon état sanitaire
- De nouveaux projets denses intégrant des enjeux d'excellence environnementale.
- Des habitants sociaux indifférenciés du tissu des habitats privés
- De nombreux espaces permettant la convivialité et le partage
- Une présence de l'art et de la culture dans la ville

FAIBLESSES

- Une spécialisation marquée des différentes fonctions urbaines (habitat, commerce, activités économiques), limitant la mixité des usages.
- Un bâti ancien du centre-ville détérioré par des altérations et des réaménagements non qualitatifs
- Perte d'identité commerciale du centre historique
- Aménagements illégaux des devantures de pavillons propriété du domaine communal
- Une pression immobilière, menaçant les grands terrains historiques de la commune.
- Une artificialisation des sols en augmentation signant la disparition progressive des espaces agricoles.

OPPORTUNITÉES

- Dans le cadre de l'appel à projets « Écocité, ville de demain », l'EPA, en collaboration avec Franck Boutté, a mené une étude visant à concevoir des bureaux exemplaires en matière de développement durable. Lauréat du concours « Inventons la Métropole du Grand Paris », ce projet a permis d'intégrer des recommandations innovantes dans les consultations.
- Depuis 2018, la démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) initiée au sein de l'EPA Sénart.
- Le Référentiel Climat de l'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart.
- Le contrat d'aménagement de la région Ile-de-France

MENACES

- Le SDRIF e identifie Lieusaint comme un secteur à fort potentiel de densification ou un secteur d'urbanisation préférentielle.
- Le Parc du Levant retenu dans le « Pack Rebond » pour la reconquête industrielle.
- Le développement du Parc du Charme au nord de l'espace naturel de la Motte.

LES GRANDS ENJEUX

- Continuer à dynamiser le pôle commercial de la rue de Paris et poursuivre le réaménagement de la place du Colombier
- Préserver les bâtiments anciens de la rue de Paris et encourager une rénovation de qualité
- Valoriser le patrimoine bâti remarquable de la commune
- Harmoniser les tissus urbains existants entre eux et plus particulièrement la périphérie du centre ancien
- Préserver les spécificités de chaque forme urbaine
- Remédier à l'artificialisation et aux aménagements illégaux des devantures des pavillons
- Garantir des entrées de ville de qualité.
- Identifier et traiter tous les aspects liés à la sécurité (éviter les recoins, les espaces favorisant le regroupement au pied d'immeuble, favorisant la propreté, ...)

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Poursuivre la dynamique de préservation de la trame verte dans les projets
- Poursuivre la limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers
- Continuer la mise en œuvre d'outils d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments récents et engager un travail sur l'existants tout en conservant l'identité des formes urbaines

LES PAYSAGES DE LIEUSAIN

Un paysage agricole en mutation



Atlas des paysages de Seine et Marne – Source : Atlas des paysages de Seine et Marne (2007)

L'Atlas des paysages de Seine-et-Marne, élaboré en 2007 par le Département avec l'appui du CAUE 77, identifie Lieusaint comme une composante importante du plateau agricole de Melun-Sénart, à la jonction de la forêt de Sénart. Ce territoire témoigne d'un paysage en pleine mutation.

Les grands ensembles paysagers de Lieusaint

Outre les vastes espaces agricoles de la plaine, Lieusaint se distingue par des éléments paysagers variés et riches en biodiversité. Au nord, le ru des Hauldres constitue un système écologique d'une grande valeur, apportant une richesse naturelle unique au territoire. Par ailleurs, quelques bois de petite superficie, vestiges d'un passé historique, subsistent encore, témoins précieux de l'évolution du paysage.

Des zones humides, parfois délaissées ou partiellement réhabilitées, s'étendent en bordure des infrastructures. Ces espaces jouent un rôle crucial en abritant une biodiversité remarquable, malgré les pressions exercées par l'urbanisation et l'artificialisation des sols. En complément, des trames vertes et des coulées vertes ont été aménagées, soulignant la volonté de préserver et de valoriser les continuités écologiques, même dans un contexte fortement urbanisé.

Ainsi, le paysage de Lieusaint se compose de plusieurs éléments marquants, chacun contribuant à l'identité et à la structure écologique du territoire :

- Les espaces agricoles,
- Les bois,
- Les zones humides
- Les allées plantées et la coulée verte
- Les infrastructures routières

Les espaces agricoles

Les espaces agricoles de Lieusaint, bien que couvrant encore une part significative du territoire communal 28 % du territoire communal, sont en constante diminution. Localisés principalement à l'ouest et au sud de la commune, les vastes étendues de cultures en openfield, typiques des plateaux de Melun Sénart, offrent des perspectives dégagées et permettent une vue panoramique à 360 degrés sur les environs. Cette configuration, caractérisée par une topographie plate et dépourvue de reliefs notables, favorise une perception visuelle étendue et homogène de ce secteur. Pourtant, l'artificialisation croissante des sols, liée à l'expansion urbaine et aux infrastructures routières telles que l'autoroute A5, morcelle ce paysage autrefois continu.

Historiquement, ces plaines agricoles abritaient une biodiversité riche, jouant un rôle crucial pour de nombreuses espèces d'oiseaux, d'insectes et de mammifères. Cependant, les transformations modernes de l'agriculture, combinées à une urbanisation rapide, ont fortement réduit cette diversité biologique. Les alignements d'arbres, les haies et les bosquets, éléments autrefois omniprésents, se raréfient, limitant leur fonction de corridors écologiques. Seuls quelques espaces agricoles subsistent de manière isolée, notamment à l'ouest de l'autoroute, où la présence de grandes fermes, comme celles de Villepècle, témoigne encore de l'identité rurale de ce territoire. Mais ces terres cultivées, fragmentées et souvent perçues comme des réserves foncières, semblent désormais marginalisées dans une région marquée par une urbanisation galopante.



Espace agricole visible depuis le carré Sénart – Source : Codra



Abords de la ferme de Villepècle – Source : Codra

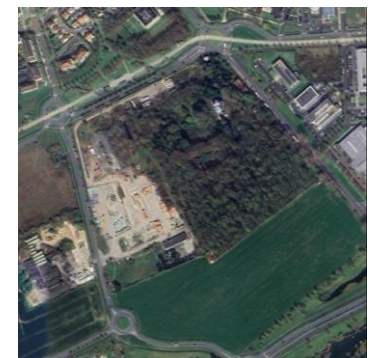
Les bois

Avec seulement 2 % du territoire communal (21 hectares) couverts par des espaces boisés, les bois de Lieusaint représentent une ressource rare et précieuse. Ces petites forêts, telles que le bois de Rapoil, le bois de la Flanche, le bois du Château de la Barrière et le bois de la Garenne, jouent un rôle crucial en tant que réservoirs locaux de biodiversité. Bien que modestes en taille, ils offrent un habitat pour de nombreuses espèces végétales et animales, et participent à la trame écologique du territoire. Ces bois se démarquent également par leur valeur historique, certains étant visibles sur des photos aériennes anciennes et préservant l'essence du paysage d'antan. Ces espaces ponctuent le territoire, rompant l'uniformité des champs ouverts et formant des transitions visuelles avec leurs nuances sombres et denses.

Cependant, leur intégration dans le tissu urbain est limitée. La présence de coupures physiques, causées par les infrastructures routières et ferroviaires, complique leur accessibilité et leur usage par la population locale. Néanmoins, ces bois constituent des éléments paysagers marquants qui méritent une attention particulière, notamment dans le cadre des projets d'aménagement à venir. Par exemple, le bois du Château de la Barrière est un site à préserver en raison de son rôle patrimonial et écologique.

Les bois sont indiqués comme des espaces boisés classés :

- Le bois de Rapoil, aux abords de la ferme de Varatre
- Le bois de la Flanche, près du bassin des Lavandières
- Le bois du Château de la Barrière, sur la propriété du Château de la Barrière
- Le bois de la Garenne, au nord de la zone naturelle du bassin de la Motte



En haut à gauche le bois de Rapoil, en haut à droite le bois de la Flanche, en bas à gauche le bois de la Garennes, en bas à droite le bois du Château de la Barrière – Source : Google Map

Les zones en eau

Le ru des Hauldres et ses abords représentent l'un des paysages les plus singuliers de Lieusaint. Encadré par des secteurs urbanisés tels que la zone d'activité Parisud et un quartier pavillonnaire, ce ruisseau historique illustre la coexistence difficile entre patrimoine naturel et développement urbain. Les zones humides qui l'entourent, notamment autour de l'espace naturel de la Motte, abritent une biodiversité exceptionnelle. Ce site, autrefois bassin de décantation pour une sucrerie, a été reconverti en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). On y observe des espèces d'oiseaux protégées, comme le héron cendré et la bécassine des marais, ainsi que des végétaux aquatiques et des arbustes réintroduits.



Abord du ru des Hauldres – Source : Codra

Outre le ru des Hauldres, d'autres micro-écosystèmes de zones humides se développent le long des axes routiers, tels que la départementale 402, où des marécages et talus abritent une flore et une faune adaptées. Cependant, ces espaces restent souvent délaissés en raison de leur éloignement des centres de vie et de leur accessibilité limitée. Ils jouent néanmoins un double rôle essentiel : celui de réduire les nuisances sonores des infrastructures et de contribuer à la continuité écologique du territoire. Ces paysages fragiles nécessitent une gestion attentive pour préserver leur intégrité face aux pressions urbaines croissantes.



Abords de la D402 – Source : Codra

Les allées plantées et la coulée verte

L'aménagement de l'Allée Royale et du Carré Sénart incarne une vision paysagère ambitieuse visant à structurer l'urbanisation tout en valorisant les éléments naturels. L'Allée Royale, axe historique reliant les forêts de Rougeau et de Sénart sur 5,8 kilomètres, est un exemple remarquable de reconversion paysagère. Restaurée au début des années 2000, cette promenade publique dédiée aux circulations douces associe prairie centrale, arbres fruitiers sauvages, piste cyclable, allée équestre, et une bordure de séquoias géants.

Outre l'allée royale on retrouve sur l'ensemble du carré Sénart des aménagements paysagers de qualité avec de nombreuses allées plantées, elles agissent comme des corridors écologiques et font des points d'unification dans un territoire présentant un tissu d'activité et d'équipement important.



Allée plantée du Carré Sénart – Source : Codra

La ceinture verte de Lieusaint joue également un rôle essentiel en constituant une transition harmonieuse entre les secteurs urbanisés et créant une continuité de l'Ouest à l'Est : des espaces agricoles à l'espace naturel de la Motte. Elle regroupe divers éléments naturels et aménagés, comme des vergers, des bassins, et des boisements issus d'anciennes propriétés, qui renforcent le caractère de ville-jardin de la commune. Cependant, cette ceinture verte reste incomplète dans certains secteurs, notamment au sud-est, le projet de l'écoquartier de l'eau vive et de ses aménagements pourrait renforcer cette continuité.

Les espaces infrastructures routières

Les infrastructures routières, notamment la Francilienne et l'autoroute A5, exercent une influence majeure sur la structuration du paysage communal. Ces axes fragmentent les espaces, créant des coupures importantes entre les zones agricoles, boisées et urbanisées. Si des aménagements tels que des talus végétalisés et des zones de recul ont été mis en place pour limiter leur impact visuel, ils ne suffisent pas à compenser les effets de la fragmentation écologique et paysagère.



Axe autoroutier de l'A5 – Source : Codra

ATOUS

- Présence d'un cadre naturel varié : grandes plaines agricoles, bois historiques, ru et zones humides.
- Des aménités et aménagements paysagers nombreux et continus

FAIBLESSES

- Urbanisation croissante et fragmentant les différents paysages
- Un paysage marqué par des infrastructures de transport qui effacent les frontières naturelles et isolent les entités paysagères fragiles, réservoir de biodiversité du territoire.

OPPORTUNITÉES

- Le SDRIF e identifie des espaces verts et des espaces de loisirs à préserver et valoriser ainsi que des continuités liaison verte et espace de respiration.
- Le SDRIF e identifie les sites d'activités d'intérêt régional à sanctuariser.

MENACES

- Le SDRIF e identifie Lieusaint comme un secteur à fort potentiel de densification ou un secteur d'urbanisation préférentielle.
- Identification du Parc du Levant et du Parc du Charme au nord de l'espace naturel de la Motte comme des secteurs avec du foncier disponible pour l'implantation futures d'activités.

LES GRANDS ENJEUX

- Maintenir et renforcer les connexions entre les différents types de paysages (plaines, bois, zones humides).
- Protéger les espaces naturels et agricoles contre l'urbanisation.
- Poursuivre le travail de couture des différents paysages dans les nouveaux aménagements.
- Développer la place de la nature en ville (place des arbres, de la nature, aménagements d'espace de décompression vert ...)

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Renforcer la préservation des espaces naturels, qui sont des sources essentielles de biodiversité et de limitation des nuisances et de la pollution.
- Préserver et restaurer les zones à forte valeur écologique (zones humides, bois).
- Réduire la fragmentation écologique par des corridors et des aménagements adaptés.
- Lutter contre les îlots de chaleur urbains par la végétalisation.

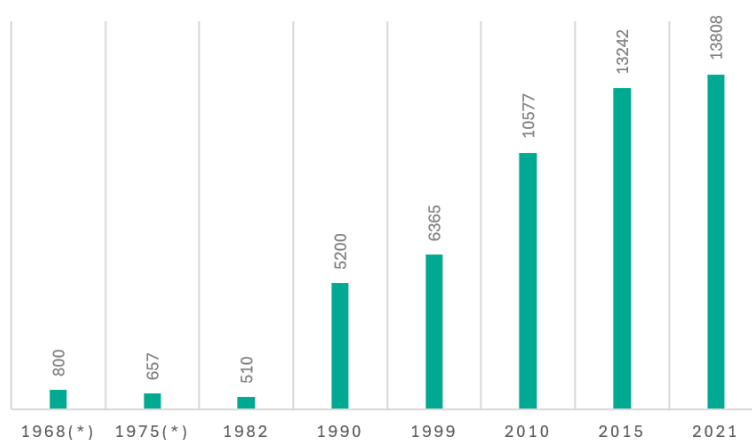
ANALYSE SOCIO DEMOGRAPHIQUE



Dans les années soixante, la France lance sa politique des villes nouvelles afin d'encourager un développement urbain multipolaire et d'éviter une concentration trop forte dans les grandes métropoles. Lieusaint fait partie de la ville nouvelle de Sénart qui comprenait historiquement 18 communes (11 en Seine-et-Marne, 7 dans l'Essonne). L'essor de Sénart est cependant plus tardif que les autres villes nouvelles et ce n'est qu'à partir des années quatre-vingt-dix qu'on assiste à son réel développement démographique et économique.

Caractéristiques de la population

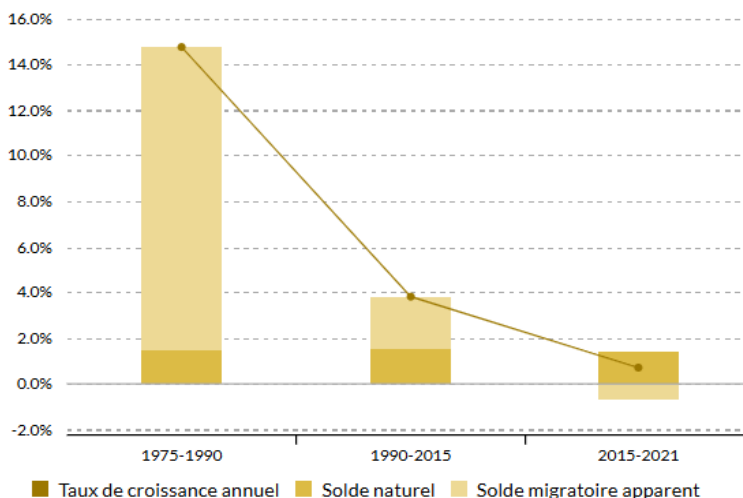
UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE POSITIVE MAIS EN RALENTISSEMENT DEPUIS 2015



Evolution de la population de Lieusaint (1968–2021) – Source : INSEE

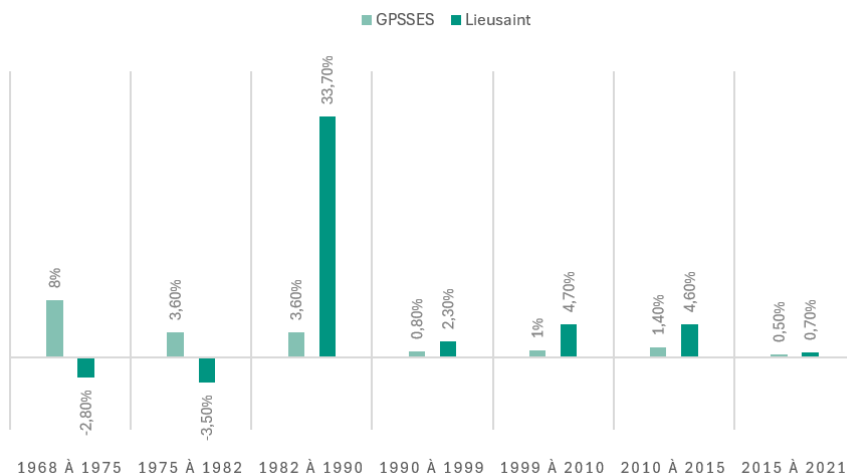
Au 1^{er} janvier 2021, la population de Lieusaint s'élevait à 13 808 habitants. La population a augmenté d'environ 4,27% depuis 2015.

Le taux de croissance annuel entre 2015 et 2021 est de 0,7%, ce qui est un peu plus que la CA (+0,5%) mais qui marque un ralentissement par rapport à la période 2010–2015 (+4,6%). Cette baisse du taux de croissance s'explique par une chute du solde migratoire, passé de 3% entre 2010 et 2015 à -0,7% entre 2015 et 2021. Le solde naturel reste, lui, très stable. Cela signifie que la population augmente de moins en moins vite malgré un nombre de naissances et de décès relativement stable, et ce, à cause d'un nombre de départs bien plus important celui d'arrivées.



Croissance démographique à Lieusaint – Source : INSEE 2021 – Traitement : CARTOVIZ de l’IPR

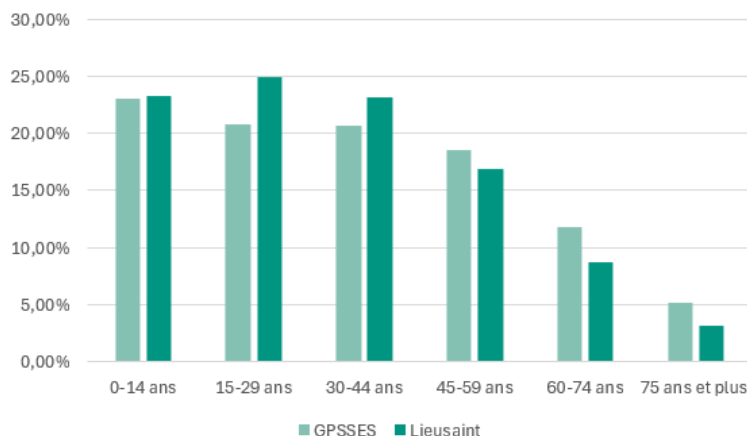
Après une croissance démographique très forte dans les années 1980, à la suite de l’essor de la Ville Nouvelle de Sénart, un ralentissement est à l’œuvre depuis les années 1990. Ce ralentissement est généralisé à l’échelle communale. Même si la croissance s’est maintenue au-dessus de celle de GPSSES jusqu’à 2015, elle est aujourd’hui redescendue au même niveau.



Evolution et comparaison de la croissance démographique entre Lieusaint et GPSSES – Source : INSEE

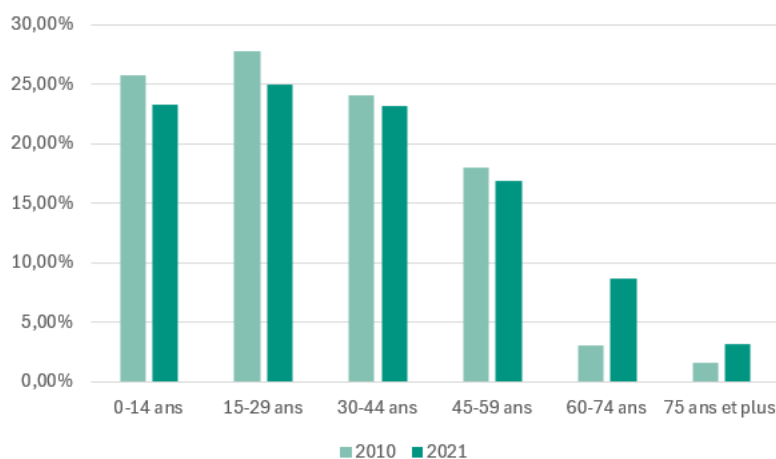


UNE POPULATION JEUNE MAIS AVEC DES PREMIERS SIGNES DE VIEILLISSEMENT



Comparatif de la population par tranches d'âges entre GPSSSES et Lieusaint – Source : INSEE

En 2021, Lieusaint accueille une population relativement plus jeune que le reste de la CA GPSSSES avec un total de 71,3% de la population en dessous de 45 ans contre seulement 64,8% pour la CA dans son ensemble. Ce sont particulièrement les classes d'âge 15-29 ans, très présentes à Lieusaint (24,9% contre 20,8% pour le GPSSSES), et celle des 60-74 ans, peu présentes à Lieusaint (8,7% contre 11,8% pour le GPSSSES), qui expliquent cette différence.



Evolution de la population par tranches d'âges (2010-2021) – Source : INSEE

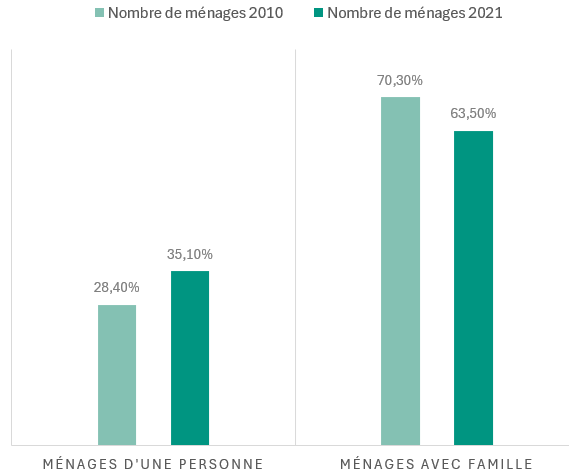
Même si la population est relativement plus jeune que le reste de la CA elle n'est restée pas moins vieillissante avec une part des 60 ans et plus qui a augmenté de 7,2% entre 2010 et 2021.



Caractéristique des ménages

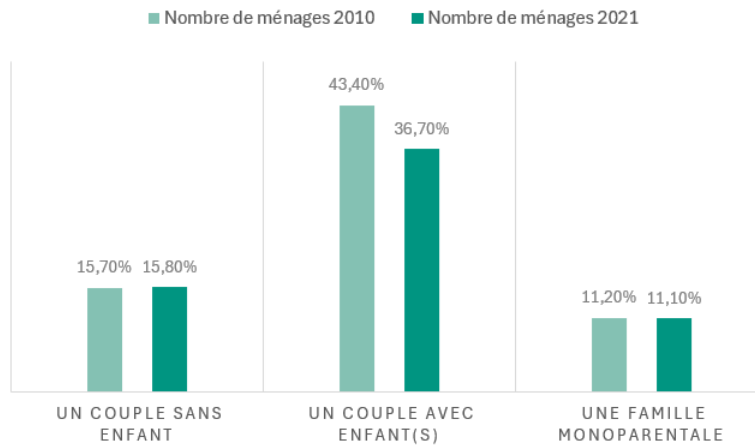
UNE STRUCTURE FAMILIALE DES MENAGES

En 2021, Lieusaint compte 5 236 ménages, soit 37% de plus qu'en 2010. 63,5% de ces ménages sont des ménages avec famille et 35,1% des ménages d'une seule personne. Les femmes sont légèrement plus représentées que les hommes dans les ménages individuels (18,3% contre 16,7%).



Evolution de la composition des ménages (2020–2021) – Source : INSEE

Les ménages avec famille sont en majorité des couples avec enfant(s) qui représentent 36,7% des ménages en 2021 malgré une baisse de 6,7% de leur part depuis 2010. La part des couples sans enfants et les familles monoparentales restent, elles, stables entre 2010 et 2021.



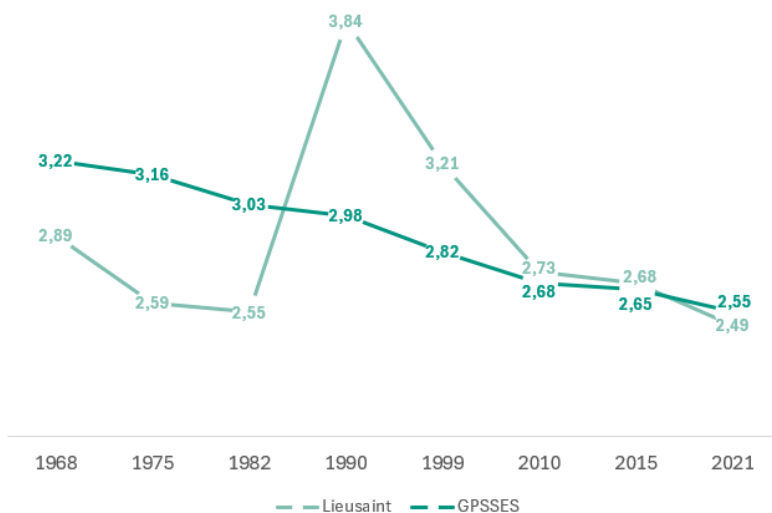
Structure des ménages avec famille (2010–2021) – Source : INSEE

La commune reste majoritairement familiale bien que le nombre de familles baisse de 6,8% par rapport à 2010 et alors que les ménages d'une seule personne ont, eux, connus une hausse de 6,7%. Si ces données ne



modifient pas la structure générale des ménages de Lieusaint, elles montrent néanmoins une tendance qui se répercute sur la taille des ménages.

UN PHENOMENE CROISSANT DE DESSERREMENT DES MENAGES



Comparaison de l'évolution du nombre moyen d'occupants des ménages entre GPSSSES et Lieusaint –
Source : INSEE

La taille des ménages qui correspond au nombre moyen d'occupants par résidence principale a fortement augmenté au moment du développement de la Ville Nouvelle, dépassant alors largement celui de GPSSSES. A partir des années 90 le nombre d'occupants par ménage a chuté, passant de 3,84 à 2,49 personnes. Cette tendance s'observe également au sein de la Communauté d'agglomération.

D'une manière générale, le phénomène de desserrement s'explique notamment par :

- La réduction de la natalité ;
- La décohabitation des populations jeunes qui quittent le foyer parental ;
- L'éclatement des ménages créant des familles monoparentales et des ménages d'une seule personne ;
- Le vieillissement de la population augmentant le nombre de ménages d'une seule personne à la suite de la perte du conjoint.

Cette conjonction de facteur tend à augmenter le nombre de ménages et donc les besoins en logements. A noter cependant que la taille des ménage reste élevée, notamment par rapport à la moyenne de l'Ile-de-France qui est de 2,27 personnes par ménage en 2021.

Caractéristique des logements

Résidence principale : logement occupé de façon habituelle et à titre principal par une ou plusieurs personnes qui constituent un ménage.

Résidence secondaire : logement utilisé pour les week-ends, loisirs ou les vacances et les logements meublés loués (ou à louer) pour des séjours touristiques.



Logement vacant : logement inoccupé se trouvant dans l'un des cas suivants : proposé à la vente, à la location ; déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation ; en attente de règlement de succession ; conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés ; gardé vacant et sans affectation précise par le propriétaire (exemple un logement très vétuste...)

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PARC DE LOGEMENT

En 2021, selon l'INSEE, la commune de Lieusaint recense 5 776 logements, dont 5 362 résidences principales (soit 92,8%). Ce taux est identique à celui de GPSSSES et supérieur à celui de l'Île-de-France (88,8%).

Les résidences secondaires sont relativement peu nombreuses puisqu'elles ne représentent que 4,2% du parc de Lieusaint. Ce taux est supérieur à celui de GPSSSES (1,2%) et de l'Île-de-France (4,1%).

UN FAIBLE TAUX DE VACANCE

Selon l'Insee, le nombre de logements vacants représente 3% du parc de Lieusaint ce qui est moins importante qu'à l'échelle intercommunale (6,1%). Ce niveau est préoccupant car il témoigne de très faibles possibilités de mobilités résidentielle. Il démontre une certaine attractivité résidentielle de la commune.

UN PARC DE LOGEMENT MAJORITAIREMENT COMPOSE D'APPARTEMENTS RECENTS

Lieusaint est constituée en majorité d'appartements qui représente 53,9% du parc contre 42,1% pour les maisons individuelles. Cette répartition est semblable, bien qu'un peu plus prononcée, dans l'ensemble du GPSSSES.

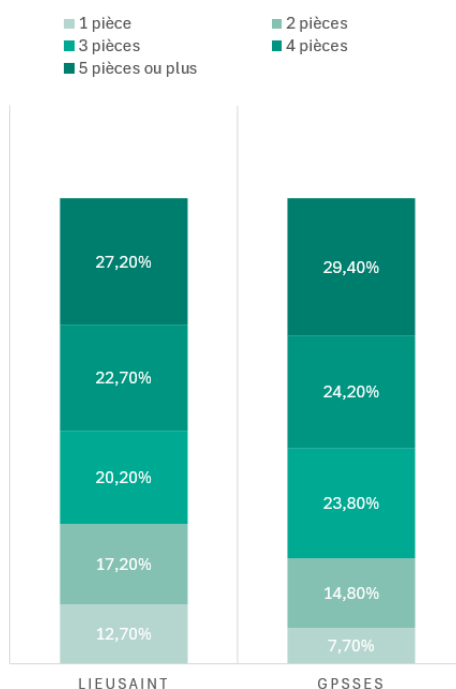
TYPES DE LOGEMENT (EN %)



Les parts de logements collectifs et individuels sont calculées en ne considérant que les logements de type "appartement" (collectif) et "maison" (individuel), c'est-à-dire en excluant tous les autres types de logements au sens du recensement (logement-foyer, chambre d'hôtel, habitation de fortune et pièce indépendante).

Types de logements (2021) – Source : Cartouiz de l'IPR

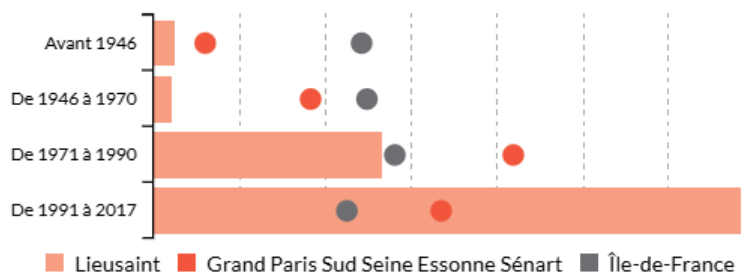
Les logements de Lieusaint sont relativement plus petits que la moyenne de ceux du GPSSSES. En effet, 49,9% des logements possèdent 4 pièces ou plus contre 53,6% pour GPSSSES mais restent bien plus élevée que le reste de l'Île-de-France (41,9%).



Comparatif de la taille des logements entre GPSSSES et Lieusaint – Source : INSEE

Ces logements sont relativement récents puisque, du fait de son histoire liée à la Ville Nouvelle, Lieusaint a connu un développement important à partir des années 1990. Selon l’INSEE, seul 4,8% de son parc est antérieur aux années 1970. 68,5% du parc a été construit entre 1991 et 2017.

DATE D'ACHÈVEMENT DES LOGEMENTS (EN %) ⓘ

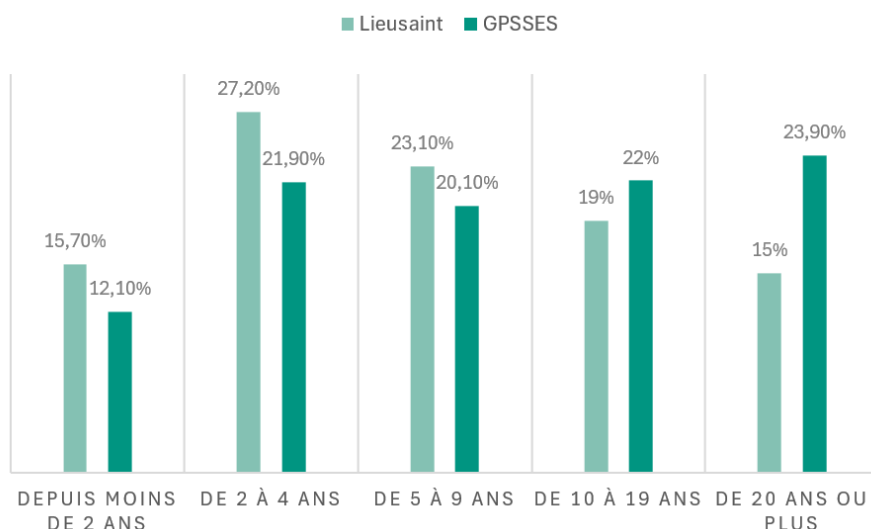


La période considérée est la période d'achèvement de la construction de la maison ou de l'immeuble abritant le logement, telle qu'elle a été déclarée par ses occupants lors de la collecte du recensement de la population. Si les différentes parties du logement ne sont pas de la même époque, est alors prise en compte la période d'achèvement de la partie habitée la plus importante. Le recensement est désormais "tournant" sur 5 années ; le recensement de 2020 compile ainsi les résultats des collectes 2018 à 2022. Ne sont considérées concernant la date d'achèvement que les logements construits avant 2018, soit ceux pour lesquels l'information est désormais exhaustive.

Date d'achèvement des logements (en %) – Source : Cartouiz de l'IPR



UNE POPULATION RELATIVEMENT NOUVELLE



Ancienneté d’emménagement à Lieusaint et GPSSSES (2021) – Source : INSEE

Un part important de la population de Lieusaint a emménagé récemment dans son logement. En effet, près de 66% des habitants résident dans leur logement depuis moins de 10 ans contre seulement 35,1% à l’échelle du GPSSSES. Ce constat traduit d’une importante mobilité résidentielle des habitants de Lieusaint qui peut s’expliquer par la construction de nombreux logements depuis le début des années 2000 et par le développement de l’activité économique dans le Carré Sénart.

UN RATIO PROPRIETAIRE/LOCATAIRE EQUILIBRE

En 2021, Lieusaint compte quasiment autant de propriétaires (48,2%) que de locataires (50,8%). Ces proportions s’inscrivent dans la moyenne du GPSSSES qui est néanmoins légèrement plus contrastée avec 52,2% de propriétaires et 46,4% de locataires. On observe une légère dynamique de hausse du nombre et de la part des locataires tant à Lieusaint qu’à l’échelle de GPSSSES.

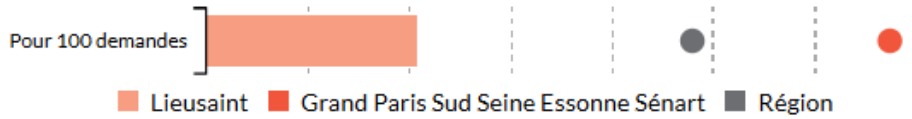
UN IMPORTANT PARC SOCIAL

Selon le fichier RPLS, Lieusaint recense 1 621 logements sociaux en 2023, soit 30,3% de son parc de résidences principales ce qui est supérieur au 25% imposé par la loi SRU. Une partie significative du parc, 1503 logements, est géré par 11 bailleurs sociaux qui ont attribué 52 logements en 2023.

La tension sur ces logements est très forte puisque la commune ne peut répondre qu’à 4,2 demandes sur 100, c’est beaucoup moins que pour l’intercommunalité (13,5 attributions pour 100 demandes). 1713 demandes étaient en attente au 31 décembre 2023.



ATTRIBUTIONS DE LOGEMENTS SOCIAUX



Une attribution de logement correspond à une demande de logement social qui a été satisfaite. Le nombre de logement sociaux attribués pour 100 demandes est calculé de la manière suivante : $100 * (\text{nombre d'attributions}) / (\text{nombre de demandes})$. Les données qui figurent ici concernent la première commune demandée par le ménage.

Attributions de logement sociaux – Source : Cartouiz de l’IPR

D’après le ministère de la Transition Ecologique, la taille de ces logements est bien inférieure à la moyenne nationale. En effet, 35,3% des logements sociaux de Lieusaint sont des studios contre une moyenne de 7,4% au niveau national. La taille restreinte des logements sociaux peut contraindre les parcours de vie de leurs locataires en limitant le nombre d’enfants ou en suroccupant le logement.

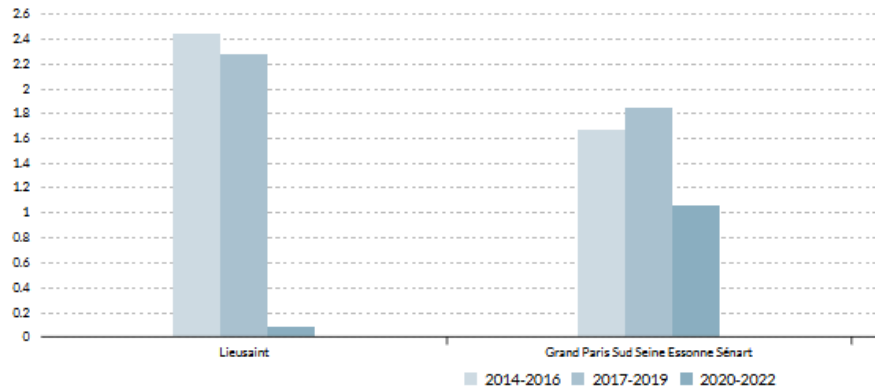
UN MARCHÉ IMMOBILIER DYNAMIQUE

NOTA : Le taux de construction correspond à la moyenne du nombre de logements autorisés rapporté au nombre de logements en début de période. Il permet de connaître l’intensité de la construction dans la commune.

Taux de construction annuel moyen sur la période 2020-2022 (pour 100 logements)

Lieusaint	Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart
0,1	1,1

• TAUX DE CONSTRUCTION ANNUEL MOYEN

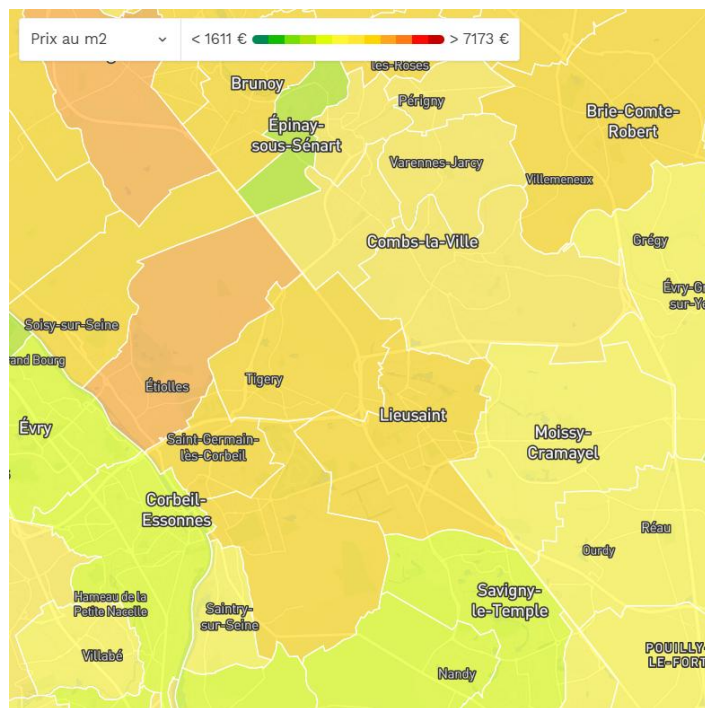
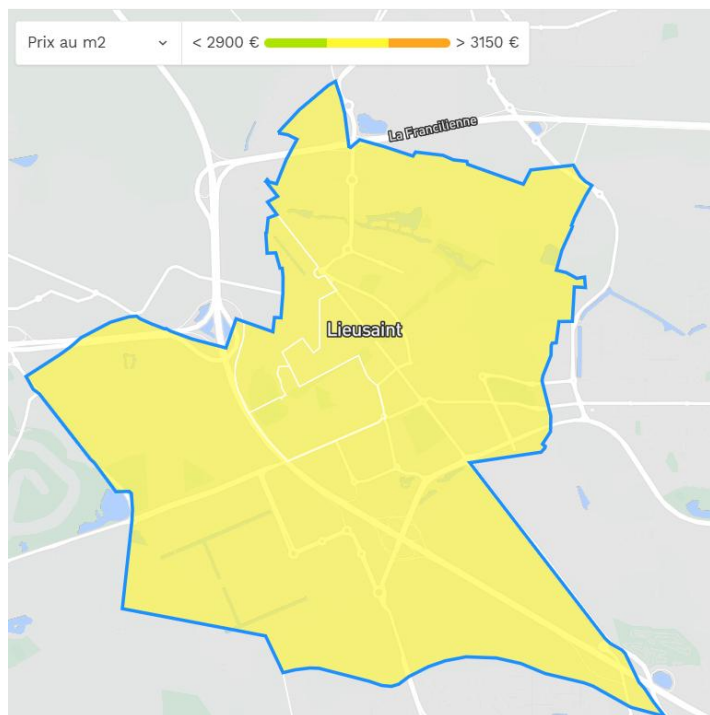


Taux de construction annuel sur la période 2020–2022 pour 100 logements– Source : CARTOVIZ de l’IPR

La commune de Lieusaint connaît une forte dynamique de construction, bien supérieure à celle du GPSSSES, jusqu’en 2019 puis une forte chute entre 2020 et 2022. Cette chute peut s’expliquer par la mise en suspens de la construction de l’Ecoquartier de l’Eau Vive. En effet, la deuxième phase du projet devait être lancée en 2021 mais a été retardé pour des raisons règlementaires et a finalement député en 2023. L’écoquartier devrait accueillir 515 nouveaux logements, dont 30 logements locatifs sociaux et une résidence intergénérationnelle de 100 logements.



Selon le site meilleursagents.com, le prix moyen de l'immobilier à Lieusaint s'élève à 2 989 €/m² pour une maison et 3 112 €/m² pour un appartement et sont très homogènes sur l'ensemble de la commune. Au 1^{er} septembre 2024. Les prix semblent relativement similaires aux communes avoisinantes exception faite d'Épinay-sous-Sénart, qui enregistre des prix moyens beaucoup plus faibles que le reste des communes du GPSSSES.



Comparaison des prix moyens/ m² – Source : meilleursagents.com

CALCUL DU POINT MORT

Le calcul du « point mort » permet d'évaluer le nombre de logements à construire pour maintenir le nombre d'habitants de la commune. On cherche à estimer ce nombre pour maintenir la population à horizon 2035. Pour ce calcul, on considère plusieurs données :

- En 2021, on compte 5 236 ménages et une population de 12 980 habitants (population des ménages) ;
- Le renouvellement du parc de logement, c'est à dire le remplacement des logements détruits ou ayant changé d'usage, était nul sur la période 2010–2021, on estime qu'il sera identique sur 2021–2035.
- La taille des ménages des ménages a diminué de façon bien plus importante à Lieusaint qu'à l'échelle de l'EPCI avec un taux desserrement de -0,83%/an contre -0,45%/an pour l'EPCI. Pour la période 2021–2035, on estime que ce taux remontera à -0,64% pour se rapprocher de celui de l'EPCI.
- Une fluidité du marché, c'est à dire le nombre de résidences secondaires et de logements vacants, témoigne aujourd'hui d'une forte tension sur le logement avec 3% de vacance et 4,2% de résidences secondaires. On estime que ce taux devrait être assez proche de 7% au total en 2035. Idéalement, et afin que les parcours résidentiels soient fluidifiés, la vacance devrait augmenter et le nombre de résidences secondaires diminuer.

A partir de ces données, on peut estimer que :

- Le renouvellement du parc de logement étant nul, il ne nécessite la construction d’aucun logement supplémentaire ;
- Le desserrement des ménages accroît les besoins d’environ 482 logements sur la période, soit 34,43 logements par an (population des ménages en 2021 / taille des ménages en 2035 – nombre de résidences principales en 2021) soit : $12\,980 / 2,27 - 5\,236 = 482$ logements sur 14 ans ; ce qui équivaut à 34,43 log/an en moyenne)
- La garantie de la fluidité du marché nécessite la construction de 2,41 logements par an (taux de logements vacants et résidences secondaires X nombre de logements à construire pour garantir une fluidité du marché, soit $7\% \times 34,43 = 2,41$ logements par an).

Au total la construction de 37 logements par an est nécessaire sur la période 2021-2035 pour maintenir la population à son niveau de 2021.

Enjeux

ATOUPS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Une croissance démographique positive, portée par le solde naturel • Une structure familiale des ménages • Un taux de logement sociaux supérieur aux exigences de la loi SRU • Un parc récent issu de la construction de la Ville Nouvelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Une baisse nationale du taux de natalité qui pourrait infléchir le solde naturel de la commune ; et se cumuler à un solde migratoire déficitaire
OPPORTUNITÉES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Un besoin de logements à l’échelle francilienne qui pourrait attirer de nouveaux résidents dans les nouveaux programmes de la commune 	<ul style="list-style-type: none"> • Un ralentissement de la croissance démographique par rapport à 2015 • Un solde migratoire négatif • Une pression immobilière importante qui peut amener à une concurrence des usages.
LES GRANDS ENJEUX	
<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le parcours résidentiel • Répondre aux besoins liés au desserrement des ménages et à leur parcours résidentiel • Contenir la densité en préservant les caractéristiques urbaines des différents quartiers • Anticiper le vieillissement de la population 	
LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	
<ul style="list-style-type: none"> • Répondre au desserrement des ménages en limitant la densification au détriment de la trame verte communale • Favoriser la réhabilitation des logements pour limiter les dépenses énergétiques et les émissions de GES 	



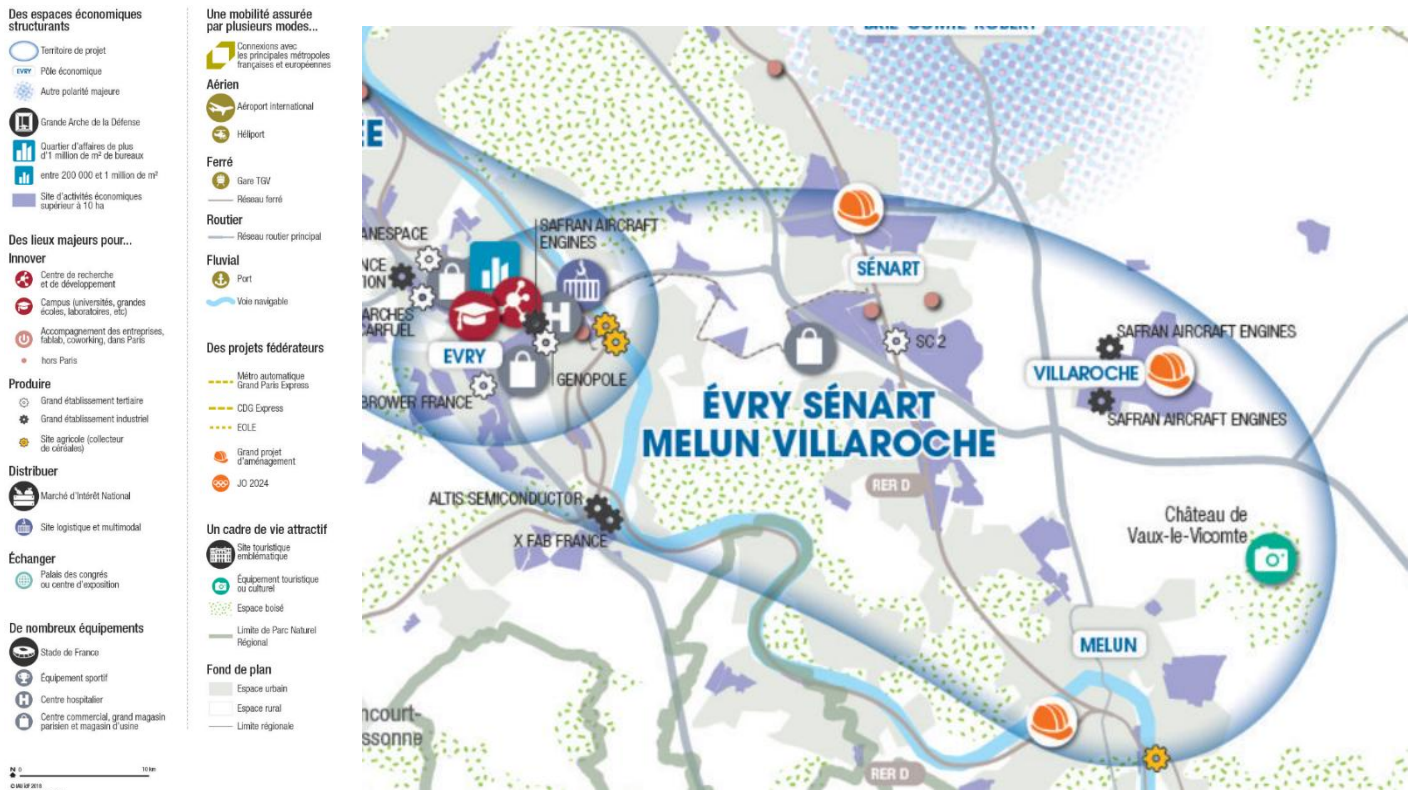
LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET L'EMPLOI

Lieusaint appartient au bassin d'emplois Porte Sud du Grand Paris et au territoire de projet Eury-Sénart Melun-Villaroche spécialisée en logistique, industrie et aéronautique. La commune englobe une partie significative du Carré Sénart, destinée à être la nouvelle centralité de la ville nouvelle. Cet espace offre des perspectives prometteuses pour l'attractivité économique, favorisant l'implantation d'entreprises et le développement d'infrastructures. Lieusaint se positionne donc comme un acteur clé dans le développement de Sénart.

La population active et les emplois

UNE COMMUNE AU CENTRE D'UN TERRITOIRE DE PROJET

Au cœur du territoire de projet Eury-Sénart Melun-Villaroche spécialisée, selon l'IAU, en logistique, industrie et aéronautique, Lieusaint appartient à une zone d'activité économique florissante et accueille notamment sur son territoire un site d'activité et un centre commercial particulièrement dynamiques.



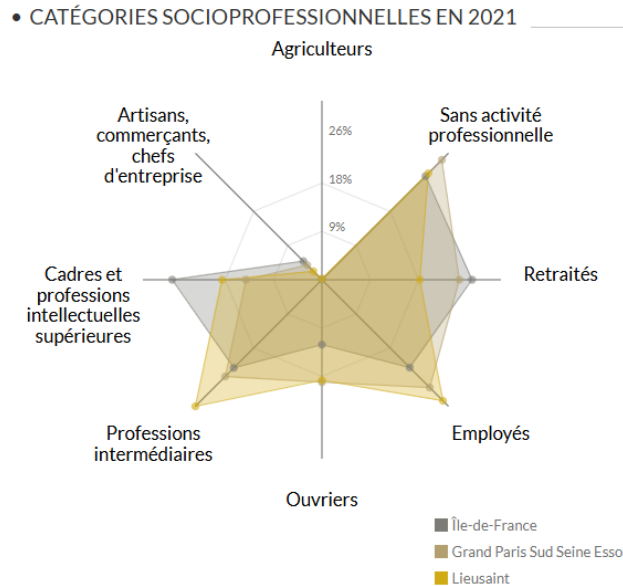
Le territoire de projet Eury-Sénart Melun-Villaroche – Source : IPR

LES CARACTERISTIQUES SOCIOECONOMIQUES DE LA POPULATION DE LIEUSAIN

En 2021, selon l'Insee, Lieusaint compte 76,6% d'actifs, soit 4,3% de la population active de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart. La population active regroupe toutes les personnes entre 15 à 64 ans ayant un emploi ou étant en recherche d'emploi. La ville a gagné 1 522 actifs entre 2010 et 2021.



Les professions intermédiaires sont la catégorie socioprofessionnelle la plus présente sur la commune. Ils comptent pour près d'un tiers des actifs avec emplois (29,3%), juste devant les employés (26,1%) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (20,8%).

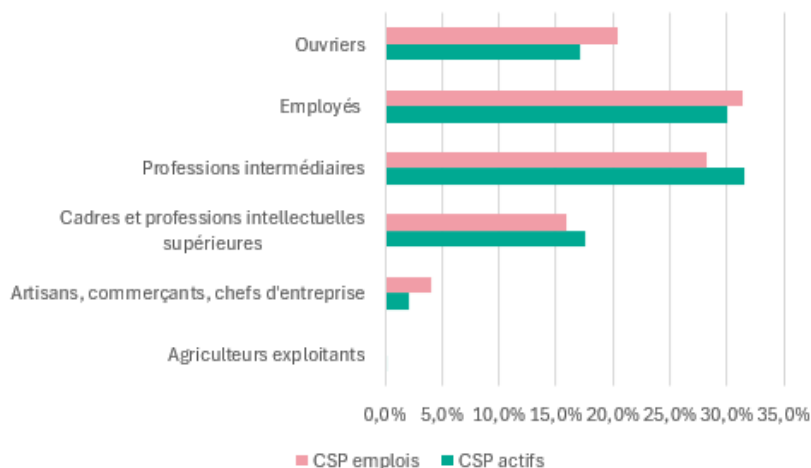


Catégories socioprofessionnelles en 2021 – Source : CARTOVIZ de l'IPR

Les professions intermédiaires sont la catégorie socioprofessionnelle la plus présente sur l'ensemble de la population active. Ils représentent plus d'un tiers des actifs (31,6%), juste devant les employés (30%) et les cadres et professions intellectuelles supérieurs (17,6%).

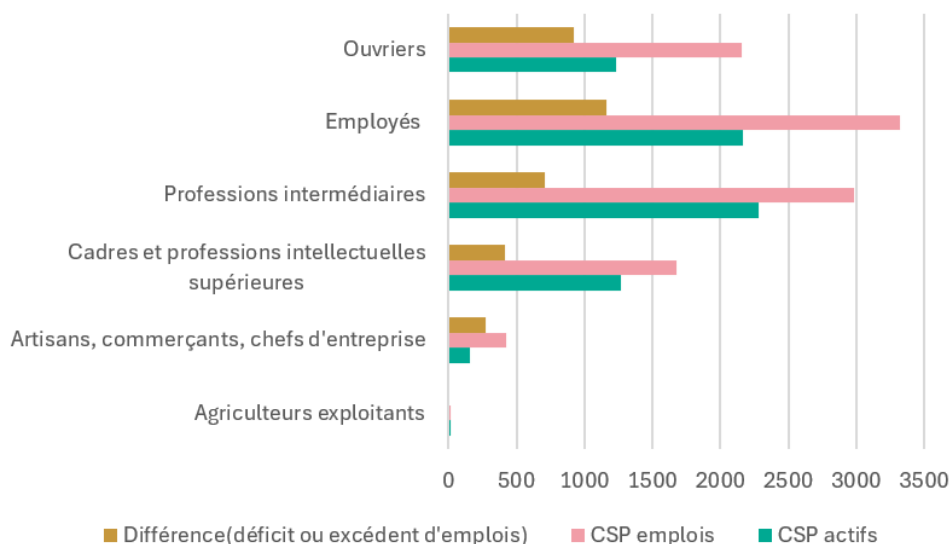
A l'échelle de la commune, l'analyse de l'adéquation des profils socio-démographiques et des emplois fait apparaître :

- Une légère surreprésentation des professions intermédiaires ;
- Une nette sous-représentation des ouvriers
- Un équilibre relatif pour les autres CSP.



Adéquation proportionnelle entre CSP des actifs résidents et CSP des emplois présents à Lieusaint en 2021 -
Source : INSEE 2021

D'une façon générale, le nombre d'emplois excède le nombre d'actifs pour chaque CSP, en particulier pour les ouvriers et les employés. Cet état de fait témoigne du statut de bassin d'emplois de la commune et suggère qu'une grande partie des lieusaintais puisse travailler sur la commune. Hors, seul 16% des habitants travaillent sur la commune, ce qui signifie qu'une proportion significative des actifs travaille en dehors de la commune alors même qu'ils auraient pu trouver y un emplois correspondant à leur CSP.



Adéquation entre CSP des actifs résidents et CSP des emplois présents à Lieusaint en 2021 (en nombre) -
Source : INSEE 2018

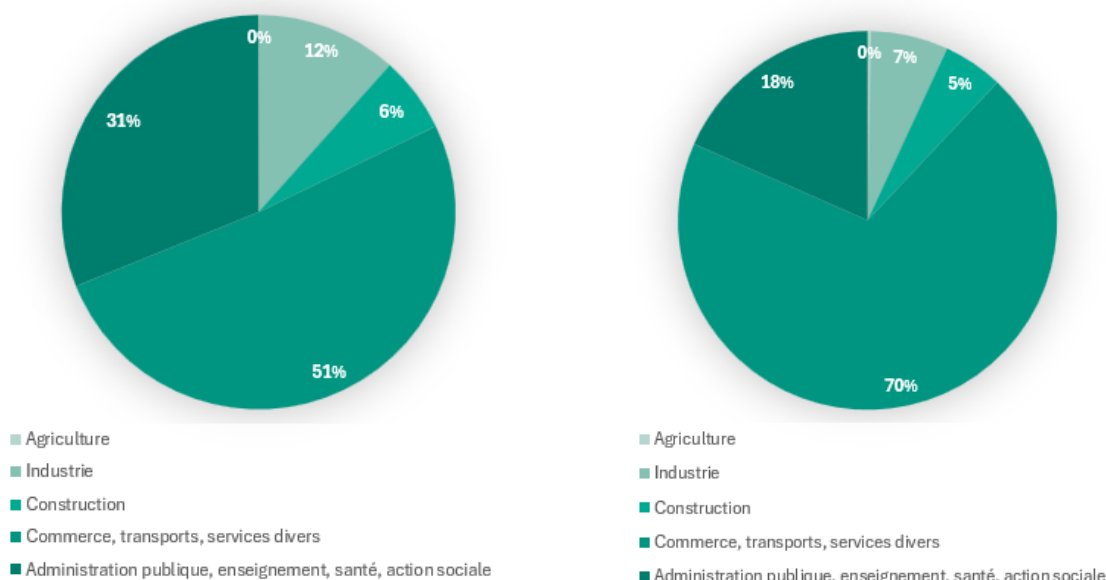
Le nombre particulièrement important de professions intermédiaires et d'employés s'expliquent par la spécialisation du territoire Eury Sénart Melun Villaroche dans la logistique, l'industrie et l'aéronautique, secteurs très pourvoyeur de ce type d'emplois.



Cette répartition s’explique également par les spécificités du bassin d’emplois auquel appartient la commune. En effet, le bassin d’emploi Porte Sud du Grand Paris est composé de 54 communes qui accueille 6% de la population d’Ile-de-France et 4% de ses emplois. Malgré cela, le bassin est très vaste, résidentielle et abrite certaines communes de faible densité et les principaux employeurs sont les services aux entreprises, l’administration et l’enseignement.

UN MARCHE DE L’EMPLOI DYNAMIQUE

Lieusaint appartient au bassin d’emplois Porte Sud du Grand Paris qui hébergent 6% de la population d’Ile-de-France et 4% de ses emplois. La commune de Lieusaint accueille quant à elle 10 582 emplois en 2021, dont 31,4% d’employés et 28,2% de professions intermédiaires. Le secteur du commerce, des transports et des services divers représente 70% des emplois, ce qui est beaucoup plus qu’à l’échelle du GPSSSES. Le secteur de l’administration publique, de l’enseignement, de la santé et de l’action social représente lui 18%, presque deux fois moins la moyenne de la CA.



Emplois selon le secteur d’activité à Lieusaint (2021) – Source : INSEE

Emplois selon le secteur d’activité à GPSSSES (2021) – Source : INSEE

L’économie de Lieusaint est ainsi principalement une économie présentielle, c’est-à-dire qu’elle repose principalement sur les services aux particuliers, la construction, la santé, l’action sociale, le commerce de détail, les activités financières et le transport de voyageurs. L’économie présentielle rassemble ainsi 65,7% des établissements et 56,9% des effectifs salariés contre respectivement 34,3% et 43,1% pour la sphère productive, regroupant essentiellement l’agriculture, l’industrie, le secteur de l’énergie, les services aux entreprises, le transport de marchandises, le commerce de gros. Elle repose principalement sur la sphère privée qui emploie 77,2% des actifs.

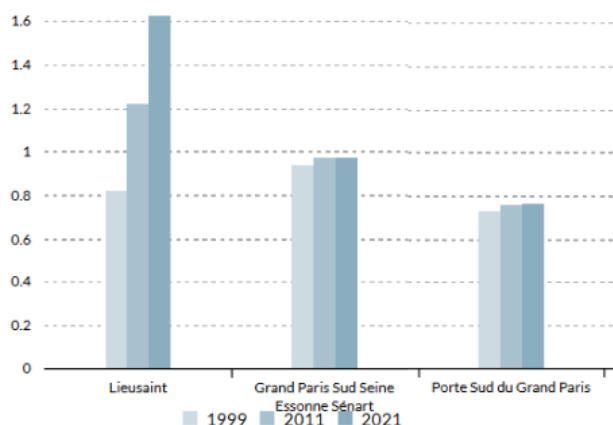
Par ailleurs, Lieusaint connaît depuis 1999 une hausse constante de son indice de concentration de l’emploi, passant de 0,82 en 1999 à 1,62 en 2021. Cet indicateur permet d’établir le rapport entre le nombre d’emplois



total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés qui y résident. Cette hausse est beaucoup plus importante qu'à l'échelle du GPSSSES qui est resté quasiment constant depuis 1999, passant de 1,04 à 1,05.

Cet indice de concentration s'explique en partie par un taux de croissance annuel des emplois bien supérieur à celui de la CA. En effet, le taux de croissance annuel des emplois était de 3,4% à Lieusaint en 2021 alors qu'il ne s'élevait qu'à 0,4% à l'échelle de la CA.

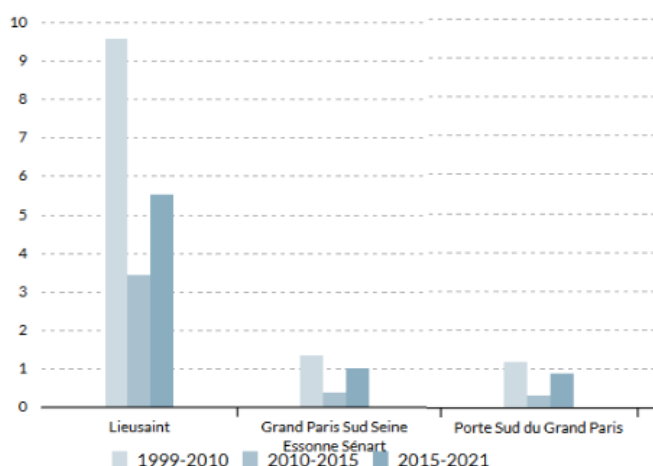
• INDICE DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI



Indice de concentration de l'emploi à Lieusaint, dans la CA et dans le bassin d'emploi – Source : Cartouiz de l'IPR

Lorsque l'indice de concentration de l'emploi d'un territoire est au-dessus de 1, on considère que c'est un bassin d'emploi, il attire des travailleurs de l'extérieur. L'indice de concentration de l'emploi de Lieusaint est de 1,6, la commune est donc un bassin d'emploi très dynamique, elle propose plus d'emploi qu'elle n'a d'actif.

• TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DES EMPLOIS



Taux de croissance annuel des emplois à Lieusaint, dans la CA et dans le bassin d'emploi – Source : Cartouiz de l'IPR



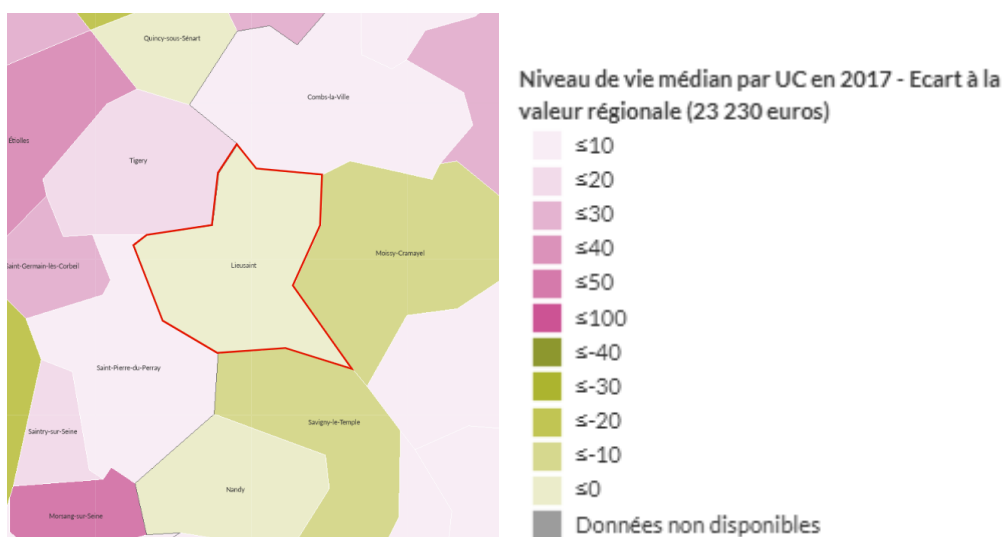
LES JEUNES PARTICULIEREMENT TOUCHES PAR LE CHOMAGE

Selon l'INSEE, le taux de chômage de Lieusaint s'élève à 11,7% en 2021, c'est 5,1 points de plus qu'en 2010. Ce taux reste légèrement moins élevé que celui de la Communauté d'Agglomération (12,3%) qui est cependant, lui, resté stable depuis 2010.

Le développement de la ville nouvelle de Sénart ayant été un peu tardif, le pic de croissance de l'emploi entre 1999 et 2010 prend place au moment où le succès des politiques de Ville Nouvelle commence réellement. Après ce pic, le taux de croissance de l'emploi à Sénart, et donc à Lieusaint en son sein, diminue pour se rapprocher de celui de la CA. Ce phénomène de développement différencié explique en partie les raisons de la hausse du rattrapage du taux de chômage de la commune avec la CA : la croissance de l'emploi diminuant, le chômage croît mécaniquement.

Les jeunes sont les plus fortement touchés par le chômage avec un taux de 29,4% pour les 15-24 ans, c'est 5,3 points de plus que dans le reste du GPSSES. Le taux de chômage est de 9,1% pour les 25-54 ans, contre 11% pour le GPSSES, et de 9% pour les 55-64 ans contre 9,6% pour le GPSSES.

UN NIVEAU DE VIE EQUIVALENT A LA MOYENNE REGIONALE



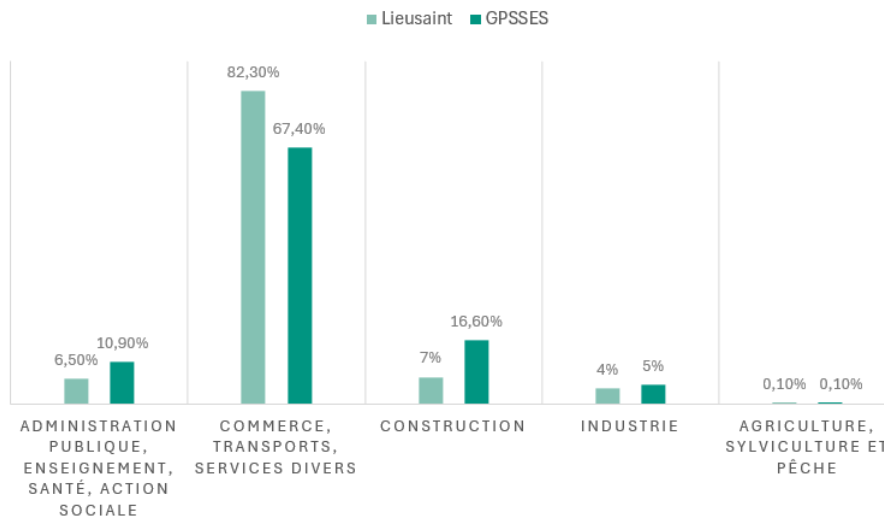
Niveau de vie médian des ménages en 2017 (écart à la moyenne régionale) – Source : IPR

Malgré le dynamisme de l'emploi dans la commune, ses habitants ont un niveau de vie équivalent à la moyenne régionale. Les taux de pauvreté de Lieusaint (12%) est cependant inférieur à celui de l'EPCI (18,8%) et même de la région (15,3%).

Les activités économiques

Lieusaint compte 719 établissements économiques en 2021, soit 7,3% des établissements économiques de la CA. Ils sont principalement situés au Nord de la commune dans les ZAC de Paris Sud 1 et 5, et au Sud dans les ZAC du Carré et du Levant.

Les secteurs d'activité principaux de la commune et de la GPSSES sont le commerce, le transport et les services divers (82,3% de la part des établissements à Lieusaint et 67,4% dans la CA).

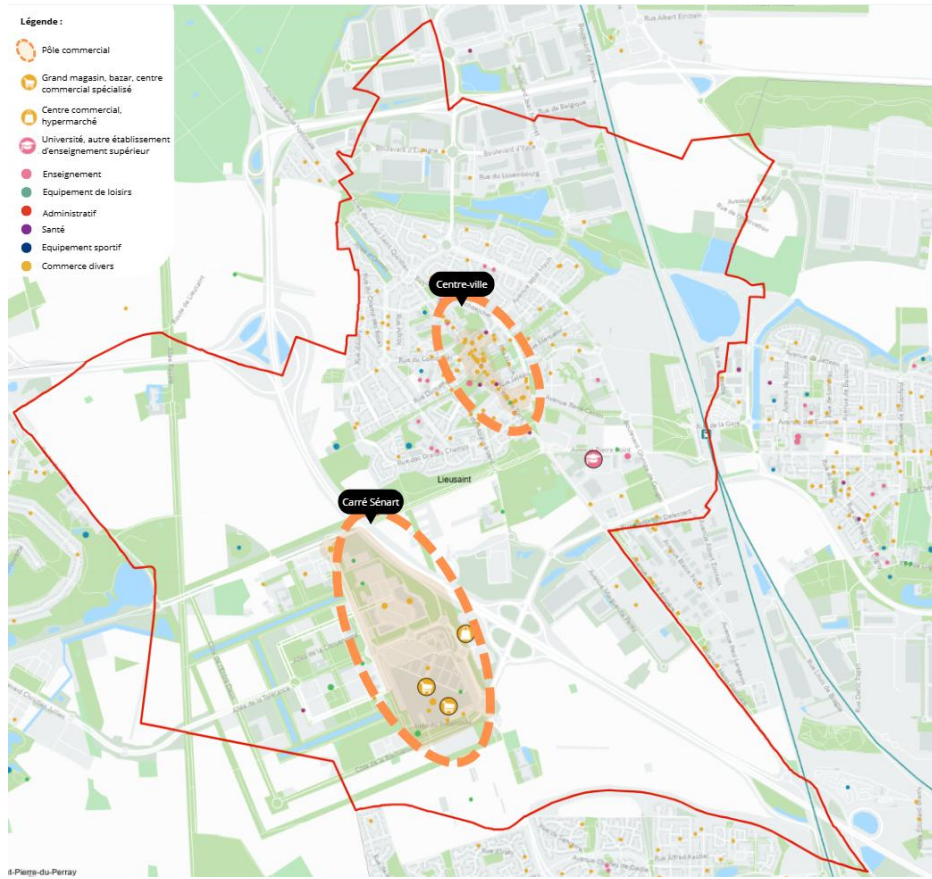


Part des établissements par secteur d'activité (2021) – Source : INSEE

UNE OFFRE COMMERCIALE DIVERSIFIÉE MAIS POLARISÉE

On recense deux principaux pôles commerciaux à Lieusaint. Le premier dans le centre-ville historique et le second dans le quartier du Carré Sénart. Ces deux polarités structurent le développement et l'identité de la commune.

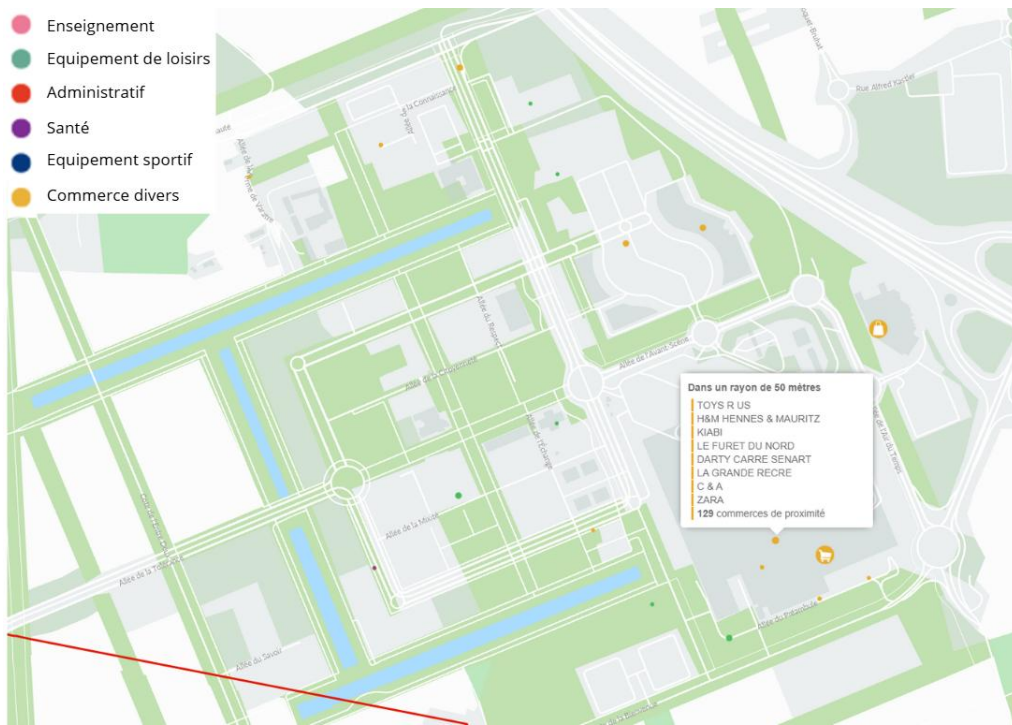
Les petits commerces d'alimentation générale (boulangeries, boucheries, supérettes, etc.) se concentrent principalement dans le centre-ville et dans les centres commerciaux plus importants au Carré Sénart. Ainsi, le centre-ville accueille un mini-market (casino) et un Franprix tandis que le centre commercial du Carré Sénart accueille un Carrefour et un ALDI.



Les commerces de Lieusaint – Source : Cartouiz de l'IPR – Traitement : CODRA

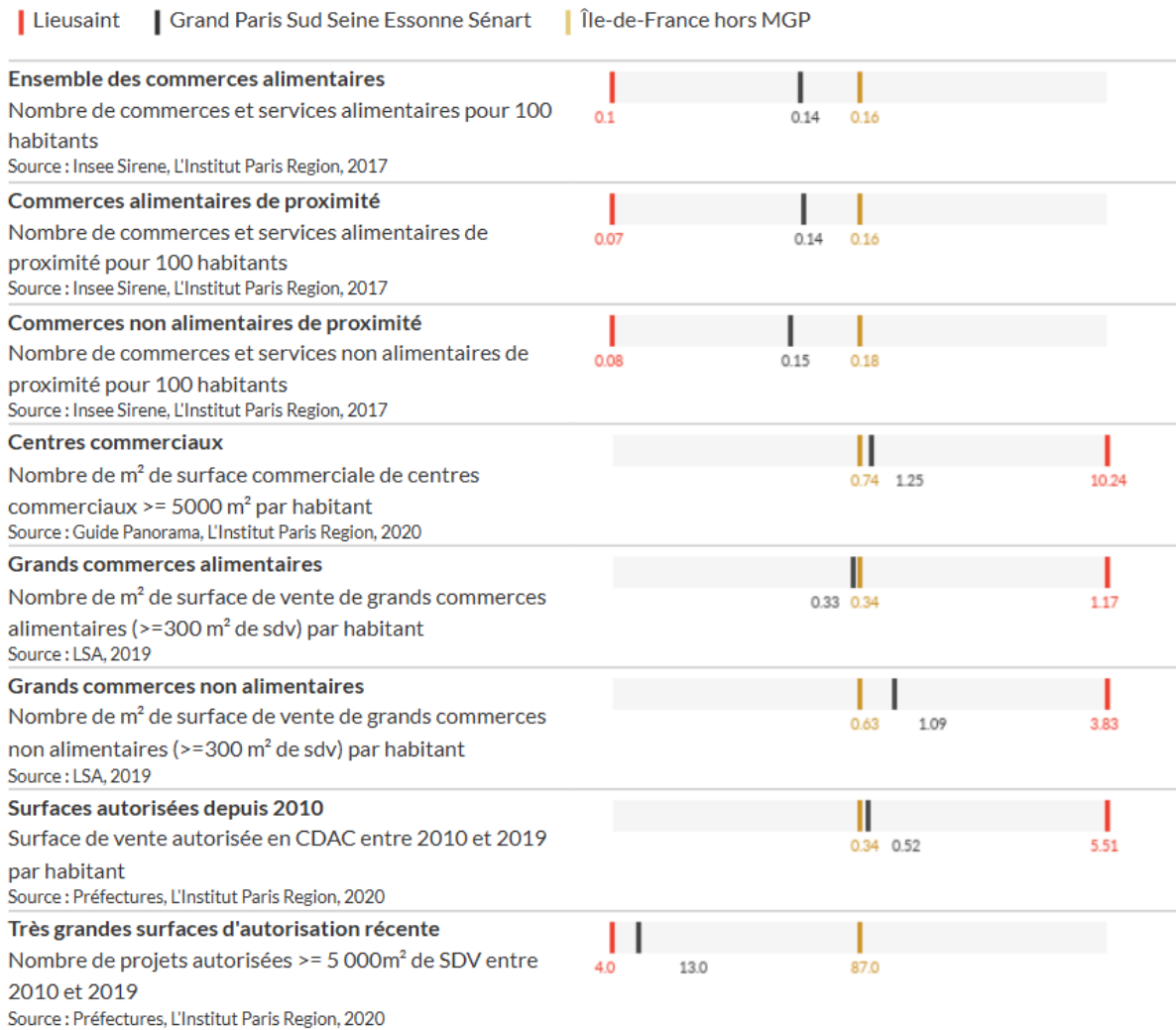


Zoom sur les commerces dans le centre de Lieusaint – Source : Cartouiz de l'IPR – Traitement : CODRA



Zoom sur les commerces du Carré Sénart – Source : Cartouiz de l'IPR – Traitement : CODRA

Commerce

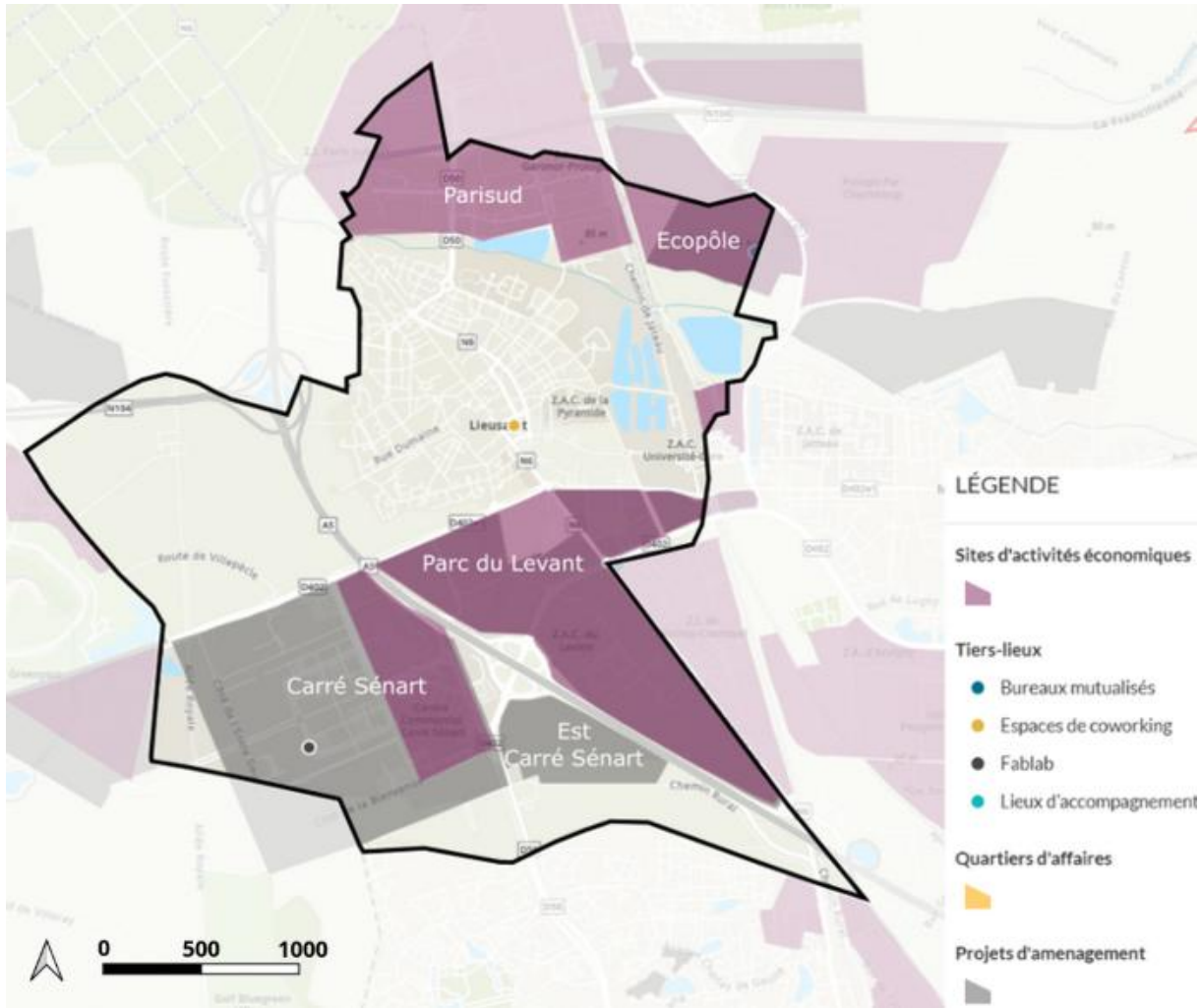


Comparaison des équipements commerciaux de Lieusaint avec la CA et la Région – Source : Cartouze de l'IPR

DES SITES ACTIVITES AU NORD ET AU SUD DE LA COMMUNE

Quatre zones d'activités principales sont situées sur la commune : les sites d'activité économique de Parisud, Ecopole-Charme au Nord et les sites d'activité économique du Parc du Levant et du Carré Sénart au Sud.





Sites d'activités économiques de Lieusaint – Source : Cartoiz de l'IPR – Traitement : CODRA

Parisud :

227 ha répartis sur Lieusaint et Combs la Ville avec environ 115 ha sur le territoire de Lieusaint.

Ouvert en 1988, la zone comprend principalement des entrepôts logistiques. La CA GPSSES est compétente en matière d'espaces publics sur cette zone (voirie, espaces verts). Elle accueille 77 entreprises et 1756 emplois.



Vue aérienne de la ZAC Parisud – Source : Géoportail – Traitement : CODRA

Ecopôle-Charme :

L'Ecopôle se situe au sud de la francilienne, sur les communes de Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy-Cramayel. Sur les 95ha cessible, 23 se situent sur le territoire communal. Le site est en cours de commercialisation. Il est dédié au développement d'activités économiques en lien avec l'Economie Solidaire et Sociale (ESS). Le site englobe l'espace naturelle de la Motte, un espace naturel de 17 ha labellisé Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), situé sur l'ancienne sucrerie de Lieusaint.



Eco-pépinière de l'Ecopôle de Sénart – Source : GPSSES



Parc du Levant :

Le site d'activité économique du Parc du Levant s'étend sur environ 124 ha sur le territoire communal de Lieusaint au croisement des deux principaux axes routiers de Sénart, l'A5 et la N6. Cet espace accueille 110 entreprises et pourvoit plus de 2000 emplois.



Vue aérienne de la ZAC du Levant – Source : Arthur Loyd

Carré Sénart :

D'une surface d'environ 235 ha, le site d'activité économique du Carré Sénart se situe sur le nouveau quartier et pôle d'activité du Carré Sénart à cheval sur Lieusaint et Saint-Pierre-du-Perray. Le carré Sénart se transforme peu à peu en nouvelle centralité pour la Ville Nouvelle de Sénart et la commune de Lieusaint. Presque 3 500 salariés travaillent aujourd'hui sur cette zone. 97ha restent, pour le moment, à commercialiser.

Une résidence hôtelière « resid'home » a été livrée en 2022. De nouveaux équipements tertiaires, une extension du pôle médical et des équipements de loisirs devraient prochainement voir le jour.



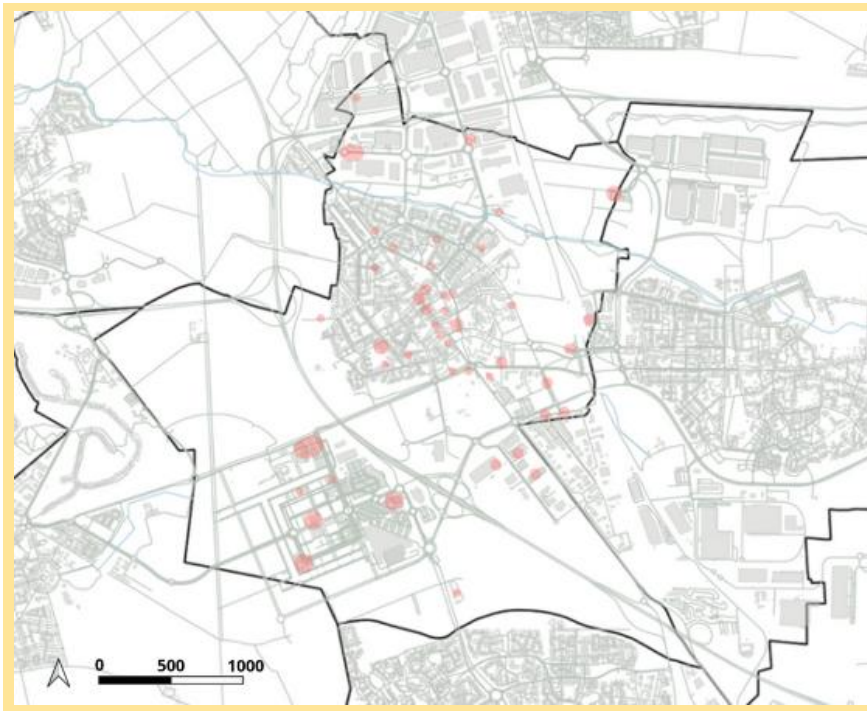
Vue aérienne du Carré Sénart – Source : Techni Flight

En 2024, une trentaine d’hectare de foncier à vocation économique est disponible à Lieusaint :

- Plus de 15ha dans le Carré Sénart ;
- 15ha sur le PAE du Levant avec des lots de 5 000 m² à 25 000m² à développer pour des activités industrielles et productives.

LA VACANCE COMMERCIAL

Selon les données LOCOMVAC, 110 locaux commerciaux étaient vacants à Lieusaint en 2023. Ces locaux vacants se situent principalement dans le centre, le long de la rue de Paris et dans la zone du Carré Sénart où ce sont surtout des locaux non encore attribués.



Zones de vacance commerciale à Lieusaint en 2023 – Source : LOCOMVAC – Traitement : CODRA

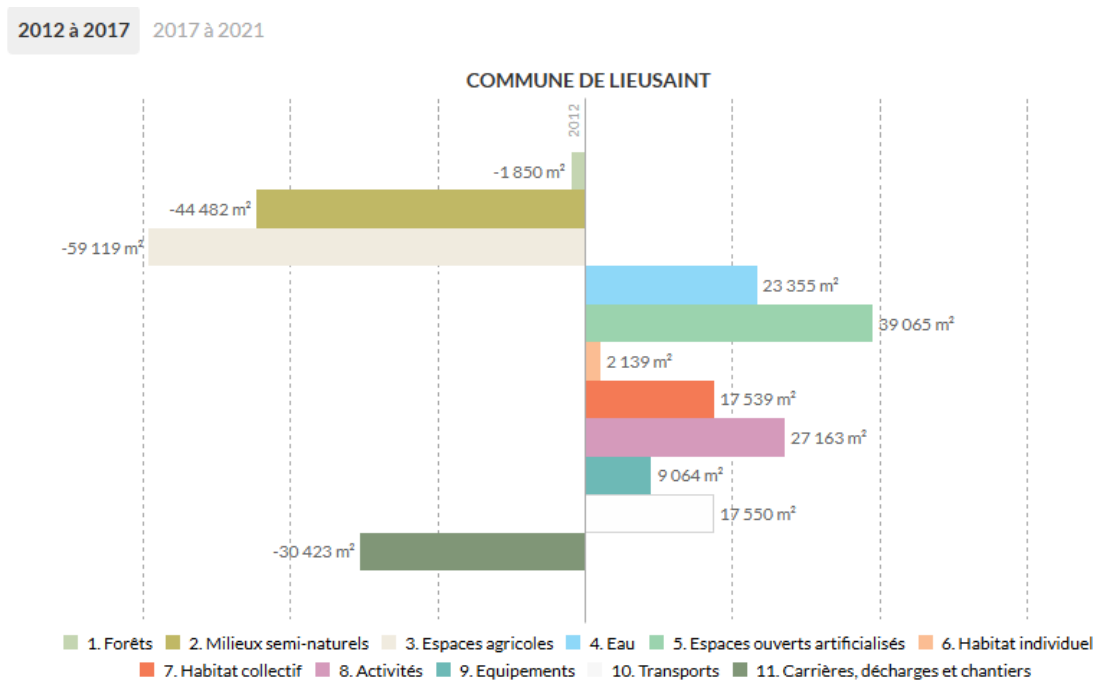
UNE ACTIVITE AGRICOLE EN DECLIN

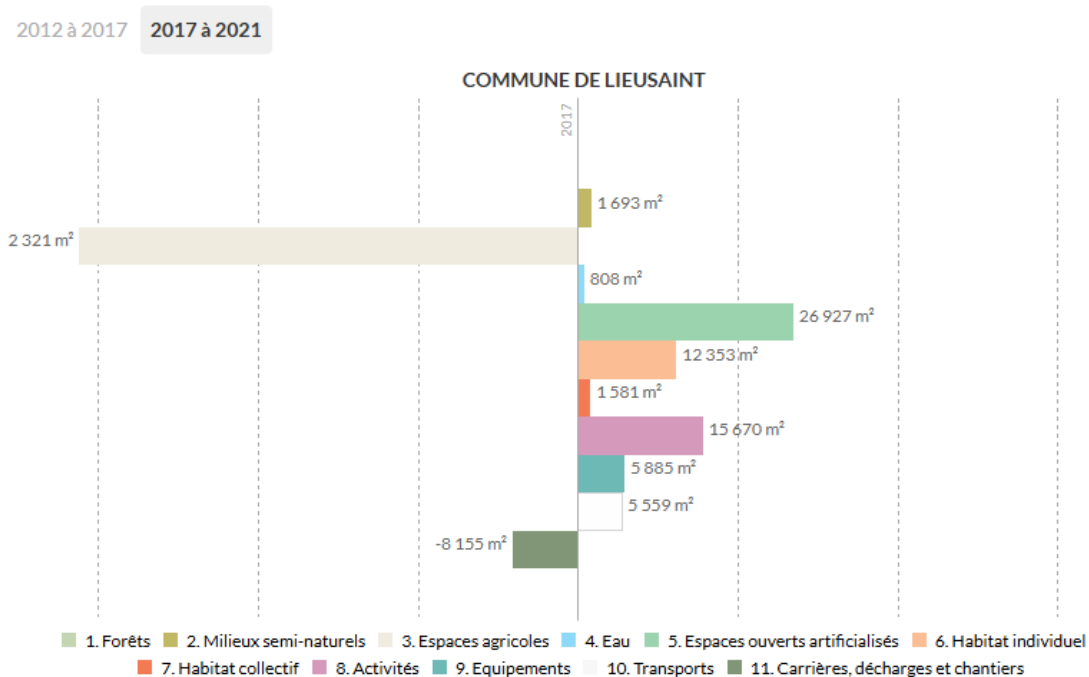
D’après l’inventaire numérique de l’occupation du sol de l’Île-de-France datant de 2021, Lieusaint accueille 340 ha d’espaces agricoles, soit 28% de la surface de la commune. Cette surface était de 395 ha en 2012.



Mode d’occupation du sol de Lieusaint – Source : IPR, 2021

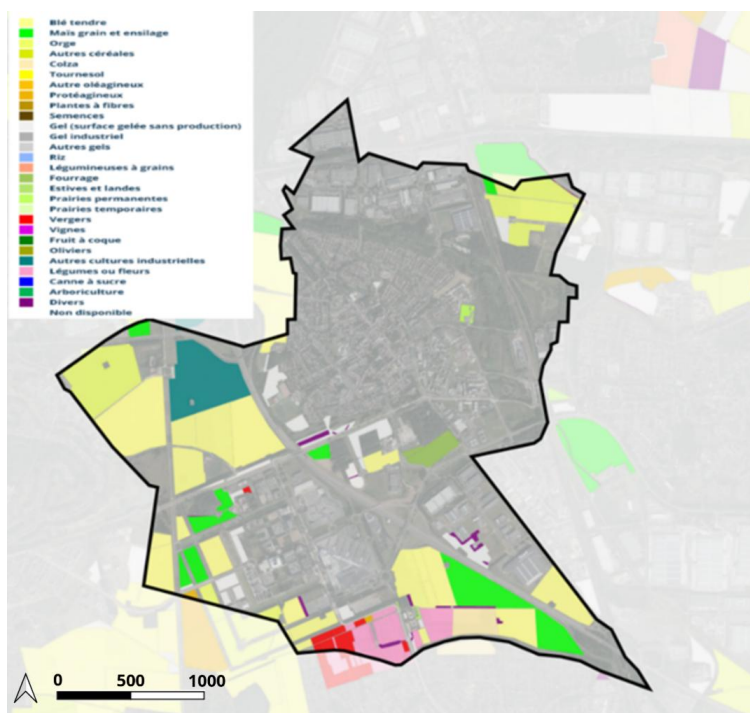
Les espaces agricoles ont diminué d’environ 5,9 ha/an entre 2012 et 2017 et de 6,2 ha/an entre 2017 et 2021. Le développement économique et urbain de la commune s’est donc fait au détriment de l’activité agricole.





Evolution du mode d’occupation du sol à Lieusaint sur les périodes 2012–2017 et 2017–2021 – Source : IPR, 2021

Le DRIF-E en cours de réalisation attache une importance particulière à la préservation des terres agricoles et de l’armature verte. Les surfaces agricoles toujours existantes sur le territoire communal de Lieusaint étant désignées par Direction Départementale de l’Agriculture et de la Forêt (DDAF) comme étant à très haute productivité (hormis une bande de 300m rue des Hauldres, classée de bonne productivité).



Espaces agricoles de Lieusaint – Source : RPG 2023 – Traitement : COD



Enjeux

ATOUPS
<ul style="list-style-type: none"> • Une commune centrale dans le territoire de projet Eury-Sénart Melun-Villaroche ; • Une commune particulièrement dynamique en termes d'emploi par rapport à la CA • Des zones d'activités de rang intercommunal et national, générant de nombreux emplois ; • Des zones d'activités bien desservies par la N104 et l'A5 • Une offre de commerce très diversifiée • Une zone économique encore en plein essor • Une offre tournée vers l'ESS dans l'Ecopôle ; • Un potentiel de développement important pour de nouvelles implantations, avec des gains à attendre en termes de diversification de l'emploi et d'opportunités pour la population active : 120ha de foncier à vocation économique aménagé et disponible, nombreuses possibilités de transformations et de densifications.

FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Importante décorrélation de l'attractivité résidentielle et de l'attractivité économique : ces deux phénomènes d'attractivité sont puissants mais ils se côtoient tout en s'ignorant (peu d'interrelations) ; • Une pression foncière qui s'accroît au fur et à mesure que le Carré Sénart devient le centre de la Ville Nouvelle ; • Une perte de lisibilité du centre de la commune causée par le développement du Carré Sénart ; • Un déclin de l'activité agricole ; • Une pression foncière importante sur les espaces naturels et agricoles restant ; • Un chômage particulièrement important chez les jeunes.

OPPORTUNITÉES
<ul style="list-style-type: none"> • Une opportunité de repenser le développement de la commune autour de l'environnement : le SDRIF-E.

MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Une pression foncière qui s'accroît au fur et à mesure que le Carré Sénart devient le centre de la Ville Nouvelle.

LES GRANDS ENJEUX
<ul style="list-style-type: none"> • Conforter l'activité économique du Carré Sénart sans détériorer la lisibilité du centre-ville ; • Assurer la pérennité de l'activité agricole ; • Diversifier l'offre d'emplois pour offrir des opportunités aux jeunes.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX
<ul style="list-style-type: none"> • Préserver autant que faire se peut les terres agricoles restantes ; • Poursuivre le développement d'éco-activités.



MOBILITE ET STATIONNEMENT

Les modes et motifs de déplacement

LES DEPLACEMENTS TOUS MOTIFS, AUX ECHELLES REGIONALES ET DEPARTEMENTALES

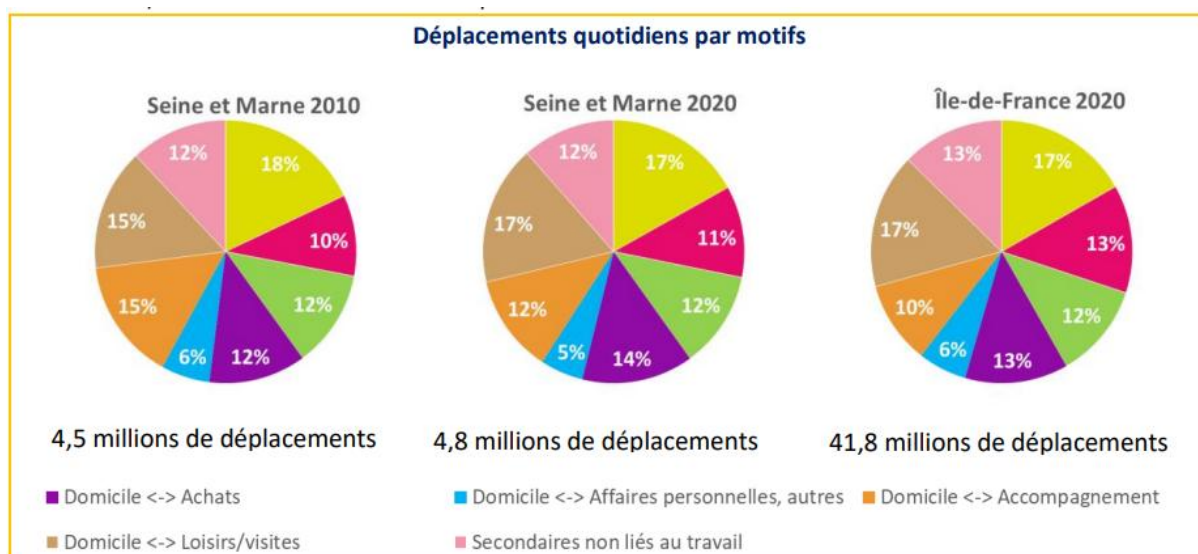
En Ile-de-France, entre 2010 et 2020, la voiture reste le mode de transport le plus utilisé, quel que soit le motif, à l'exception des trajets domicile-études pour lesquels la marche constitue le mode privilégié.

La tendance générale est tout de même à la réduction des trajets réalisés en voiture ou en transport en commun. En IDF, les déplacements en voiture se sont réduits de 22% entre 2018 et 2022.

A noter également que les déplacements à vélo en IDF ont connu une croissance de 48% entre 2018 et 2022, passant de 839 000 à 1 241 000.

À l'échelle départementale, il est intéressant de remarquer que la Seine-et-Marne a connu une augmentation du recours aux transports collectifs entre 2018 et 2022 (de 26 à 27 %), contrairement à l'Essonne qui est passé de 24 à 19% (EGT 2018-2019 – Enquête Mobilité COVID Vague 8). Ce résultat étonnant vient peut-être de la moins grande proportion de cadres, davantage sujets au télétravail, en Seine-et-Marne (11%), qu'en Essonne par exemple (14%, contre 19% à l'échelle de l'IDF et 17 % à Lieusaint). Cette pratique s'étant beaucoup développée durant la période COVID, l'évolution de l'usage des transports en commun dépend donc peut-être en partie du pourcentage de cadres sur un territoire.

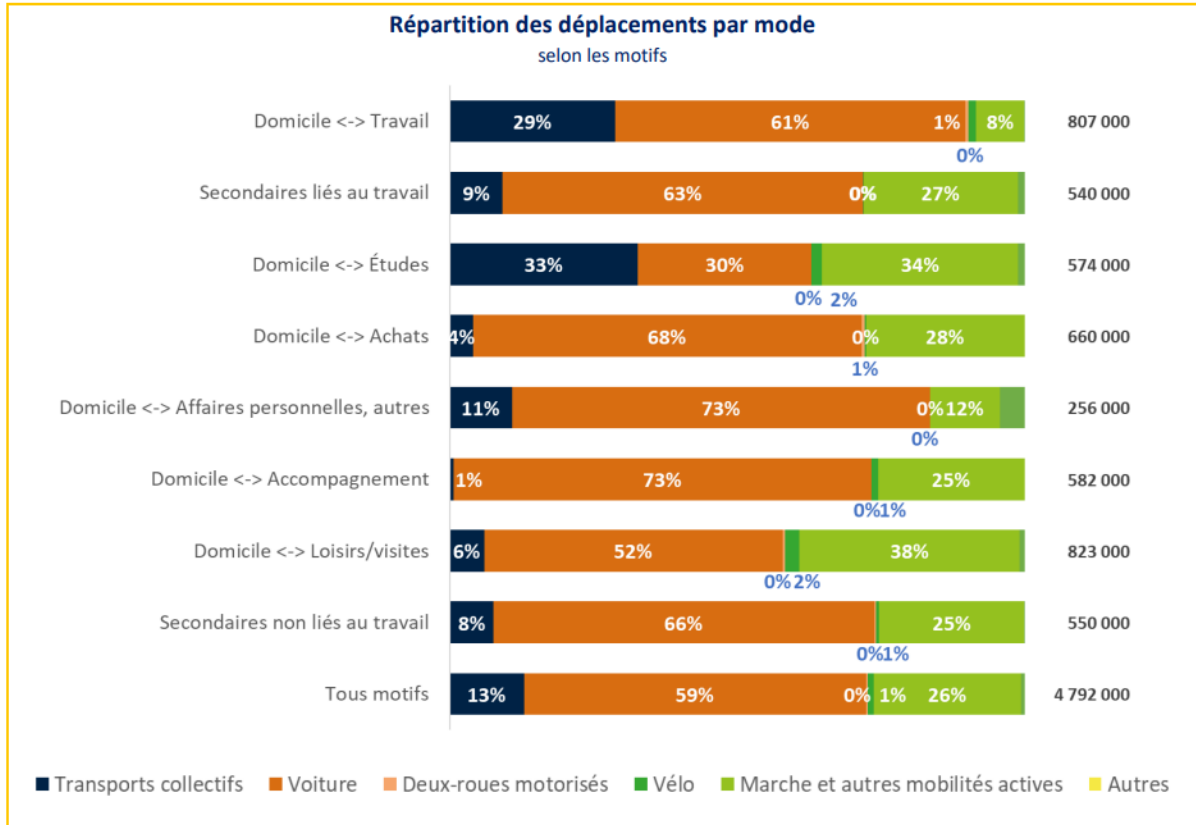
En 2020, Ile-de-France Mobilités et la DRIEAT Île-de-France ont mené une Enquête Globale Transport. C'est la seule enquête portant sur la mobilité de tous les Franciliens pour l'ensemble des modes de déplacement.



Evolution des motifs des déplacements des résidents un jour de semaine – Seine-et-Marne – Source : EGT 2020 – IDFM OMNIL DRIEA



Cette enquête a été menée à l'échelle départementale. En Seine-et-Marne, les déplacements liés au travail ont stagné à 28% entre 2010 et 2020 (Idem en Essonne). Les déplacements d'accompagnement ont tout de même reculé de 3 points, passant de 15 à 12% en 10 ans (de 15 à 10 en Essonne), alors que ceux liés aux loisirs ont quant à eux augmenté de 2 points (de 16 à 18 % en Essonne).



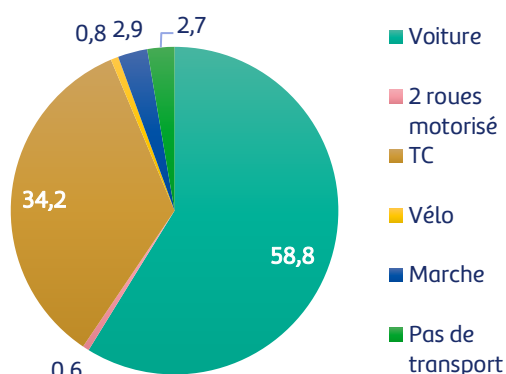
Motifs des déplacements des résidents un jour de semaine – Seine-et-Marne – Source : EGT 2020 – IDFM OMNIL DRIEA

Un des objectifs du Plan des Mobilités de l'Île-De-France est d'ailleurs de réduire la part modale des modes motorisés individuels de 35 à 30%, de stabiliser la part des transports collectifs autour de 22% et celle de la marche autour de 41%, et de passer de 2 à 6% de part modale pour le vélo. En Seine-et-Marne, la part modale de la voiture tous motifs atteint 59%, contre 54% pour l'Essonne. Le vélo n'y représente que seulement 1% des trajets.



LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL A L'ECHELLE DE LIEUSAIN

A l'échelle de Lieusaint maintenant, la part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail des lieusaintais atteint plus de 59%, un peu en-deçà néanmoins des 60,4% de la moyenne intercommunale. Les Lieusaintais utilisent les transports en commun à plus de 34% pour se rendre au travail (31% dans la CA Paris Sud). On note également que la marche ne représente que 2,7% des déplacements domicile-travail des lieusaintais, contre 4,2% à l'échelle intercommunale. Enfin les lieusaintais utilisent un peu moins le vélo que dans le reste de l'EPCI (0,8% contre 0,9%).



Parts modales domicile-travail à Lieusaint en 2020 Source : INSEE, 2021 – Traitement CODRA

MOBILITE PROFESSIONNELLE

Avec un total de 9 904 emplois et 5 535 actifs, Lieusaint constitue un pôle d'emploi important, en grande partie grâce à la présence sur son sol du pôle commercial et d'activités du Carré Sénart, mais aussi d'une partie des zones d'activités Parisud et Parc du Levant.

Près de 16% des Lieusaintais (1 043 actifs) travaillent sur leur commune. La même part des actifs fait la navette vers Paris, la capitale constituant le 1^{er} pôle d'emploi des actifs de Lieusaint. Près de la moitié va travailler au sein de la Métropole du Grand Paris (2 410 actifs), et un quart au sein de la Communauté d'agglomération Paris Sud Seine Essonne Sénart (1 438 actifs, sans comptabiliser ceux travaillant à Lieusaint). La grande majorité des 30% restants se répartissent dans le reste de l'Ile-de-France.

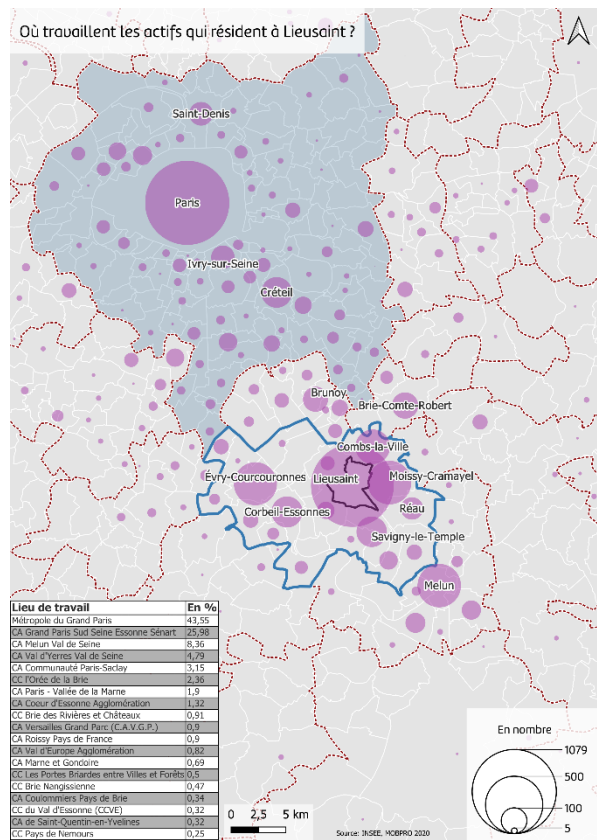
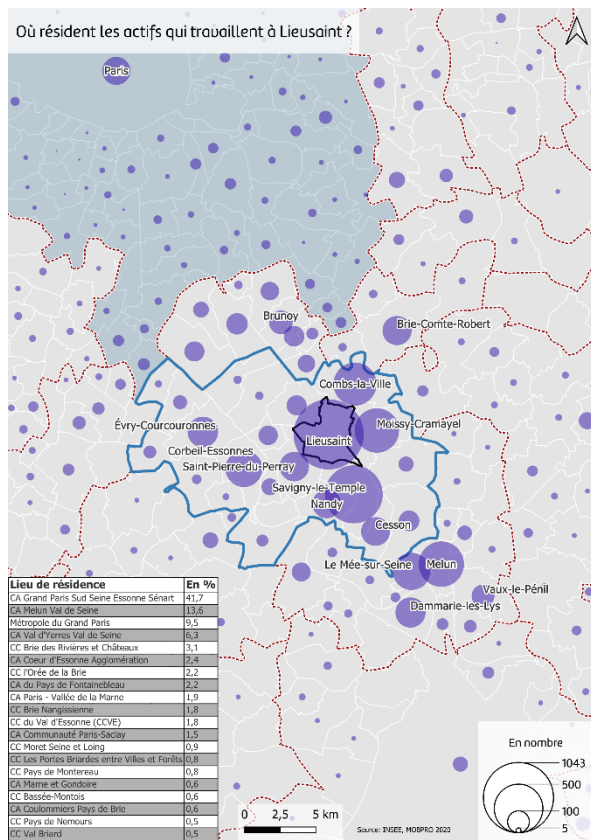
Si on se focalise sur les actifs lieusaintais travaillant au sein des autres communes de la CA, on voit que la part modale de la voiture monte à près de 78%, celle des TC chute à moins de 19%. Mais celle du vélo atteint 1,3%, contre 0,8% pour la part modale générale des actifs lieusaintais.

Ensuite, concernant les 1 043 lieusaintais qui travaillent dans leur commune, 15% prennent les transports en commun, donc le bus, ce qui se révèle assez peu. Et seulement 2,4% se rendent au travail à vélo. La dépendance à la voiture se révèle ainsi très forte puisque 53% des lieusaintais utilisent leur voiture pour des trajets intra-communales. Se dessine ici une marge de progression importante pour accroître, au détriment de la part modale de la voiture, l'usage des modes actifs et des TC en matière de déplacements intra-communales. La marche atteint déjà toutefois les 15%. C'est donc particulièrement le vélo qui présente ici une marge de progression importante.

Parmi ces 9 904 actifs sur Lieusaint, seuls 10% habitent dans la commune, 7% à Savigny-le-Temple (712 personnes), 7% à Melun ou Le Mée-sur-Seine (730 personnes), 4% à Moissy-Cramayel.

Lieusaint constitue ainsi un pôle d'emploi qui rayonne à l'échelle de sa communauté d'agglomération, puisque 42% des actifs travaillant à Lieusaint y résident. De plus, une grande part des actifs se rendant à Lieusaint proviennent de Seine-et-Marne (62%) et dans une moindre mesure d'Essonne (25%).

Les actifs travaillant à Lieusaint utilisent à 75% la voiture, 20% les TC, 2% la marche et 0,8 le vélo. S'il on ne considère seulement les personnes résidant au sein de la CA Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart, on voit une surreprésentation de l'usage des TC (24%).



Mobilité professionnelle – Source : INSEE 2021 – Traitement CODRA



LE TAUX D'ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES

	Possède au moins une place de parking	Possède au moins une voiture	Possède une voiture	Possède deux voitures ou plus
Lieusaint	77%	81%	45%	37%
CA GrandParis Sud	71%	80%	49%	31%

Taux d'équipement des ménages – Source : INSEE 2021 – Traitement CODRA

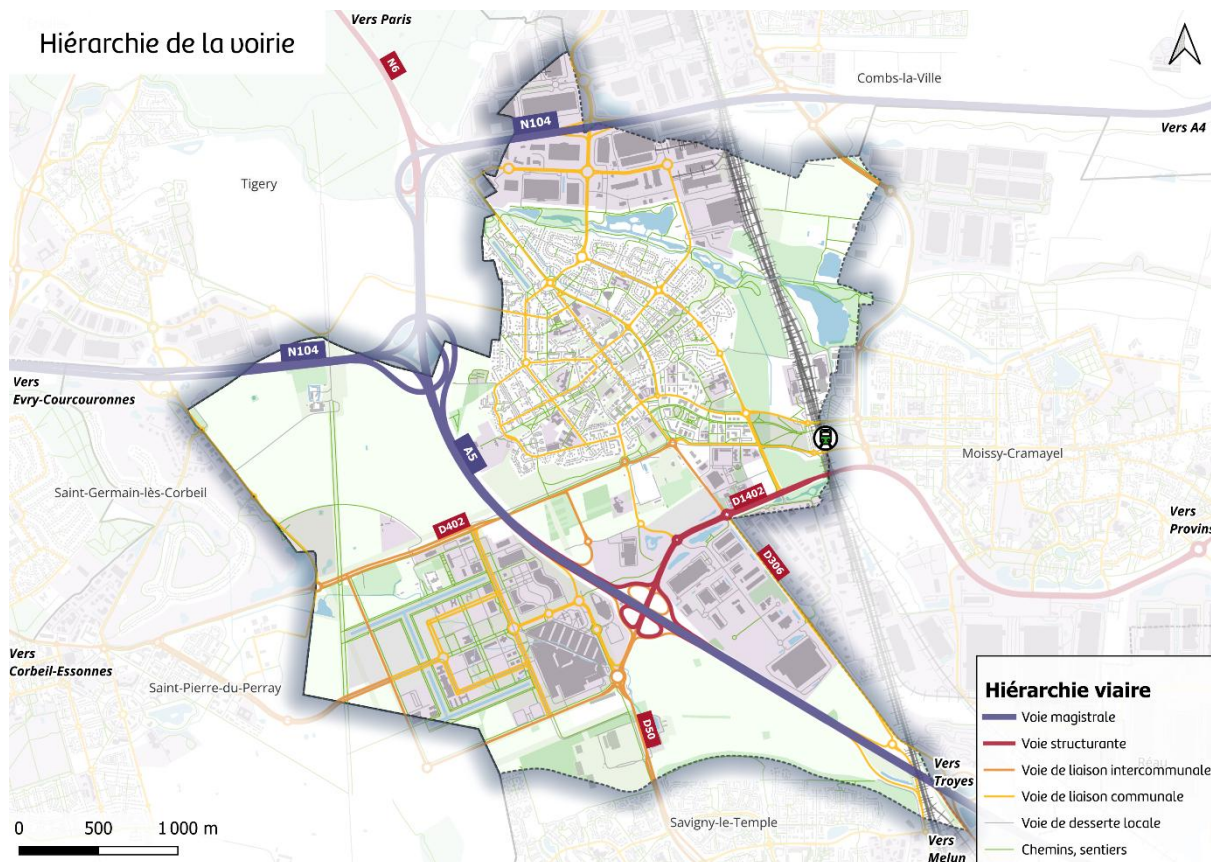
En 2021, les ménages de Lieusaint sont 81 % à posséder une voiture, et 37% à en posséder au moins 2, contre 31% à l'échelle de l'intercommunalité. On observe ainsi une surreprésentation du taux d'équipement de deux voitures ou plus par ménage par rapport aux communes alentours.

Les ménages lieusaintais disposent également davantage au moins une place de parking que leurs voisins. Ces données témoignent de la prégnance de la voiture sur ce territoire.



La hiérarchie viaire

UNE DESSERTE ROUTIERE EFFICACE



Réseau viaire – Source : IGN 2024 – Traitement CODRA

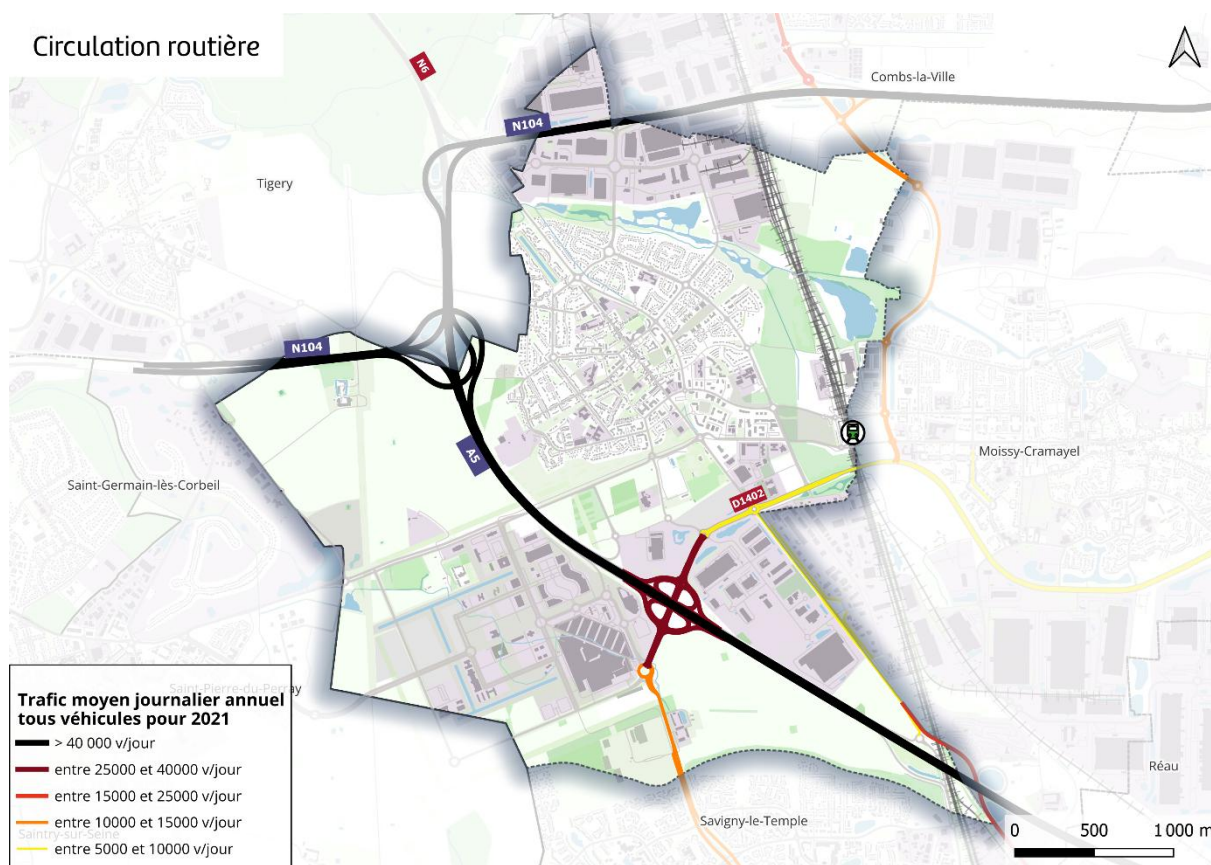
Lieusaint se trouve sur le passage d’axes de circulation automobile de grande échelle :

- L’Autoroute A5 permet de relier rapidement en voiture Paris vers la partie Sud-Est de la France, tel un axe de shunt de l’A6. A l’échelle de la zone d’attraction de la mégapole parisienne, l’A5 dessert directement les pôles de Melun puis Troyes. Elle est ensuite relayée par l’A31 qui rejoint l’A6 à Dijon. Elle est le support d’une circulation de plus de 40 000 véhicules par jour.
Cette infrastructure routière majeure coupe le territoire en deux parties distinctes, le Carré Sénart au Sud-Est et la polarité urbaine au Nord.
- La Nationale 104, faisant partie de la « Francilienne », traverse la commune dans ses extrêmes Nord et Ouest relie l’A6 à l’A4, l’Essonne et le Val-de-Marne du Nord au Sud. Elle accueille également des trafics supérieurs à 40 000 voitures par jour.
- Les routes départementales D1402 et D50 servent de relai à l’A5, à partir de l’échangeur, pour desservir les localités environnantes.
Sur la RD50 y circulent 10 000 et 15 000 véhicules par jour, alors que le trafic est plus modeste sur la RD1402, desservant Provins (entre 5 000 et 10 000 v/jour).



- La RD402, à une échelle plus locale, sert quant à elle de lien entre le Carré Sénart et la polarité urbaine historique, séparés à la fois par des espaces ouverts et la zone d'activité située au Sud-Est. Elle possède, à l'instar de la RD306, des gabarits de voirie très imposants, avec de larges terre-pleins centraux. Cela répond à une desserte dimensionnée pour un accès en voiture au Carré Sénart. Cela constitue un paysage de type très routier, qui accentue la frontière entre la ville et le centre commercial.

Ces axes permettent une desserte routière directe très efficace de Lieusaint et explique ici aussi l'importance de l'usage de la voiture sur ce territoire. L'échangeur N104/A5 est sujet congestion en heure de pointe du soir particulièrement.



Trafic routier – Source : Département de Seine-et-Marne, 2023 – Traitement CODRA



UN MAILLAGE FIN DE DESSERTES LOCALES

A l'échelle du maillage viaire local, des problématiques de circulation sont aussi à noter, notamment dans le centre-ville historique, rue de Paris par exemple, qui en constitue l'axe central. C'est également le cas sur les voiries en rocade du Mail des Pépinières, prolongé par le boulevard Victor Schoelcher, qui supportent des flux routiers importants.

L'avenue Cassin menant à la Gare RER ainsi que le boulevard Olympe de Gouges, qui desservira le futur écoquartier de l'Eau Vive, présentent également des risques de congestion, en particulier en heures de pointe.



Rue de Paris – Source : CODRA, 2024

La périphérie de cette polarité urbaine est en grande partie constituée d'un tissu d'habitat individuel, maillé de voies de dimensions moins routières et parsemé de sentes piétonnes.



Rue des Grands Champs – Source : CODRA, 2024



Les Allées d'Ormoy – Source : CODRA, 2024



Sente piétonne – Source : CODRA, 2024



Promenade sur les bords du Ru des Hauldres –
Source : CODRA, 2024

Ces dernières sont souvent à l'appui d'une trame végétale et paysagère dense, constituée dans ces marges par les espaces naturels en bordure du Ru Hauldres et de l'espace naturel de la Motte.

Depuis 2019, l'ensemble de cette voirie est limité à 30 km/h, dans une logique d'apaisement de la circulation, en faveur des modes actifs.

Le Carré Sénart, directement accessible depuis l'échangeur autoroutier de l'A5, est également desservi via la D402. La zone commerciale, marquée par une trame viaire de forme carrée, comme son nom l'indique, est quadrillée par des voies de desserte, support d'une circulation routière importante composée des usagers et employés du centre commercial.

Cette zone est également maillée de nombreux espaces dévolus exclusivement aux modes doux. La logique est ainsi ici une séparation assez marquée des modes de mobilité. Les espaces de la voiture et ceux des modes doux sont clairement dissociés. La largeur de la voirie dédiée aux modes motorisés y est généreuse, tout en assurant aux modes actifs des voies dédiées, en parallèle de la voirie principale.

Les modes actifs

C'est d'ailleurs également l'esprit au sein de la centralité urbaine. Les vélos sont invités à se mêler aux flux piétons sur des voies vertes situées sur les trottoirs, et non à la circulation motorisée.

La commune est munie de nombreuses liaisons douces, dont la plus structurante est celle reliant la gare RER au centre-ville.



Liaison douce structurante gare – centre-ville – Source : CODRA, 2024

Dans le prolongement de la trame de liaisons douces attenantes au Carré Sénart, l'Allée Royale, située dans la partie Ouest de la commune, constitue également un axe de circulation douce majeur, bien que ça soit davantage dans une fonction de loisir et de balade. Lieusaint a d'ailleurs la caractéristique de détenir de nombreuses liaisons douces exploitant les qualités paysagères et environnementales du site (champs, bois, vergers, espaces naturels protégés, etc.)



Allée Royale – Source : CODRA, 2024

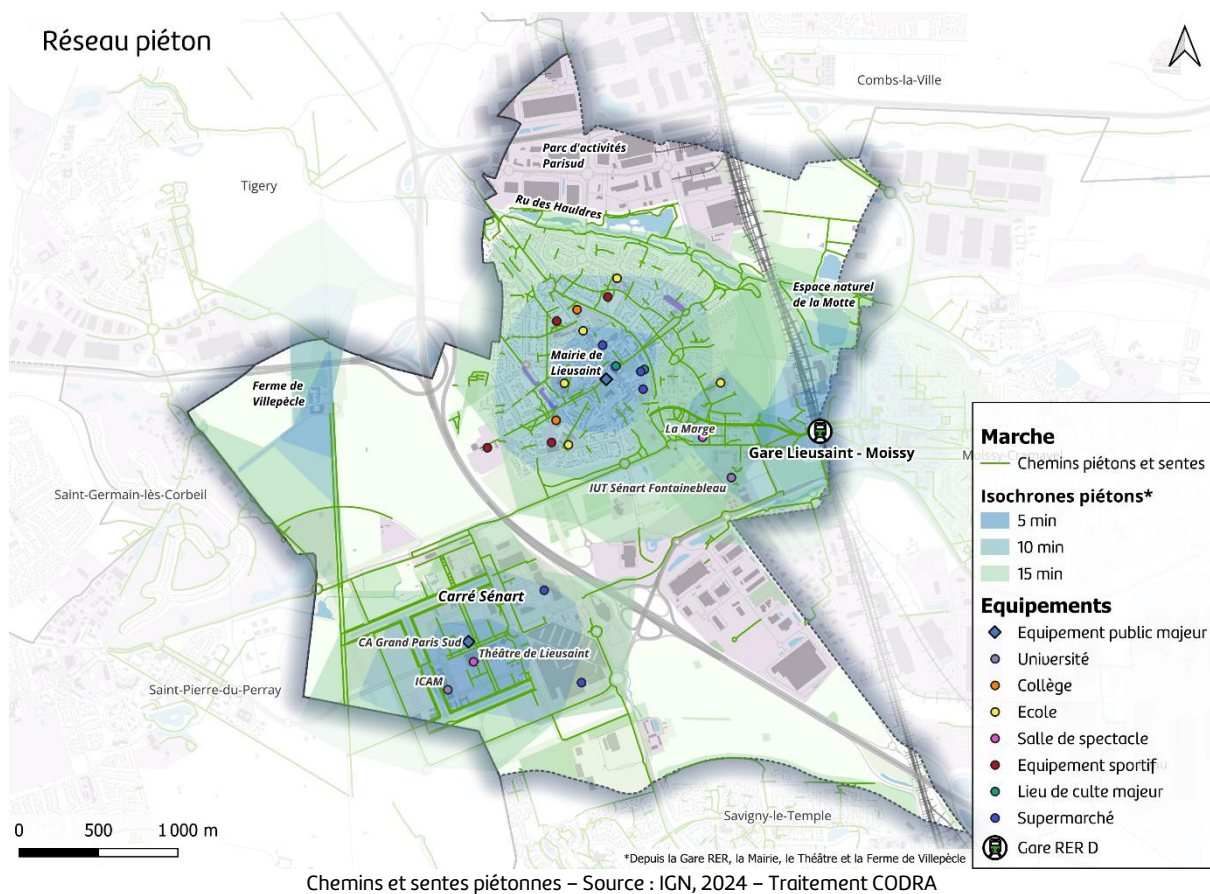


Promenade le long des canaux (Carré Sénart) – Source : CODRA, 2024



Espace naturel de la Motte – Source : CODRA, 2024

LE RESEAU PIETON



Lieusaint est constitué d'un réseau très varié d'itinéraires piétons, des liaisons douces ayant soit la fonction utilitaire, soit celle de loisir.

Ce réseau de circulation douce permet une accessibilité piétonne performante. Sur cette carte ci-dessus, grâce aux isochrones piétons, on peut voir que depuis la gare, le centre-ville est accessible en 15 minutes à pied, l'IUT Sénart Fontainebleau en 5 minutes.

Depuis la mairie, l'ensemble de la continuité urbaine centrale est accessible en 15 minutes à pied.

En revanche, cette carte confirme cette fragmentation urbaine entre ces deux polarités que sont la centralité urbaine historique et le Carré Sénart, polarité commerciale à dimension départementale. L'A5 fait figure de frontière entre ces deux ensembles urbains entre lesquels la D402 fait office de couture urbaine, que ça soit à pied, à vélo ou même en bus (Tzen1).



LE RESEAU CYCLABLE

Cette coupure urbaine est néanmoins franchissable de façon ponctuelle grâce à plusieurs aménagements :

- L'aménagement cyclable, qui relie l'Ouest et l'Est de la commune, le long de la RD402.
- Une passerelle modes actifs, située à proximité de l'échangeur autoroutier.



RD402 – Source : CODRA, 2024



Passerelle piétons / vélos au-dessus de l'A5 – Source : CODRA, 2024

La RN104 fait également figure de coupure urbaine. Elle est franchissable à deux endroits :

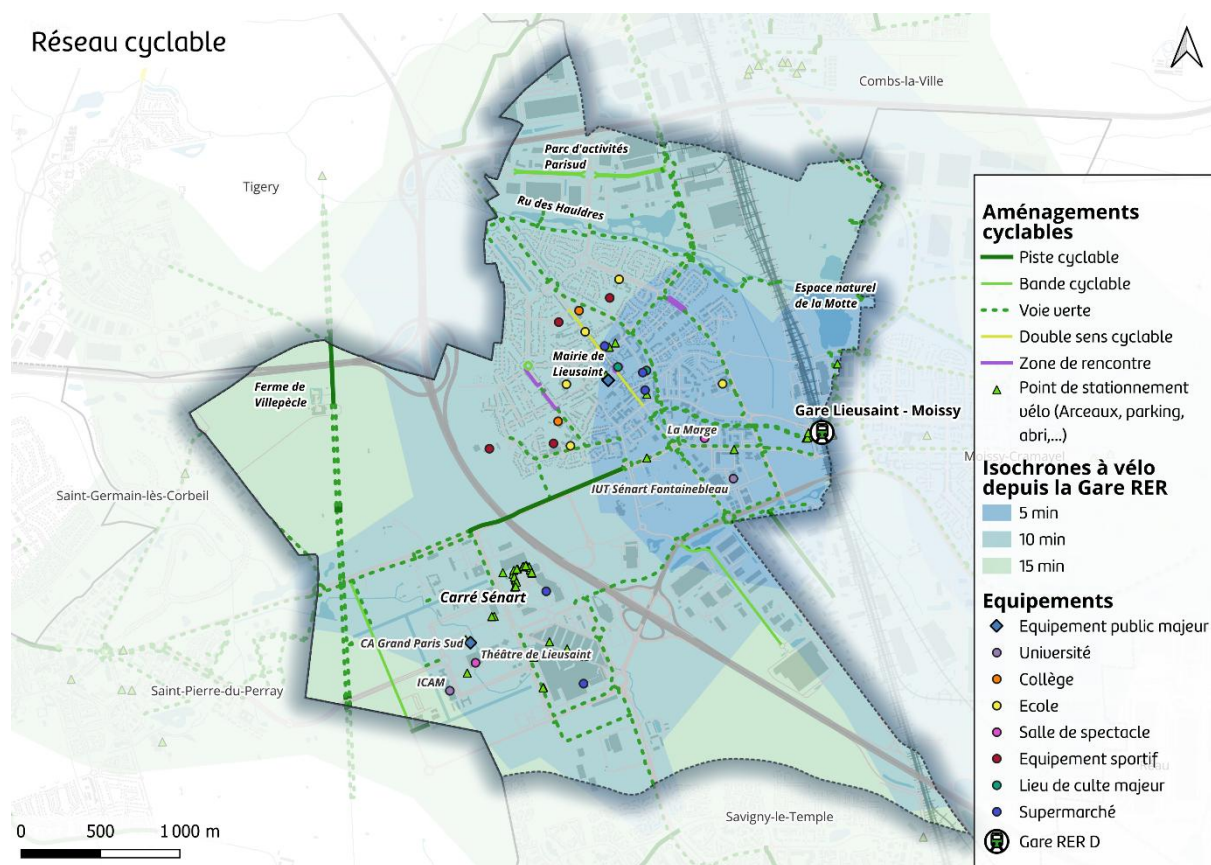
- Un tunnel, permet de franchir à pied ou à vélo la N104 à l'Ouest de la commune.
- Une passerelle sur la liaison l'Allée Royale.



Passerelle au-dessus de la RN104/ Allée Royale – Source : CODRA, 2024



Tunnel de franchissement de la RN104 – Source : CODRA, 2024

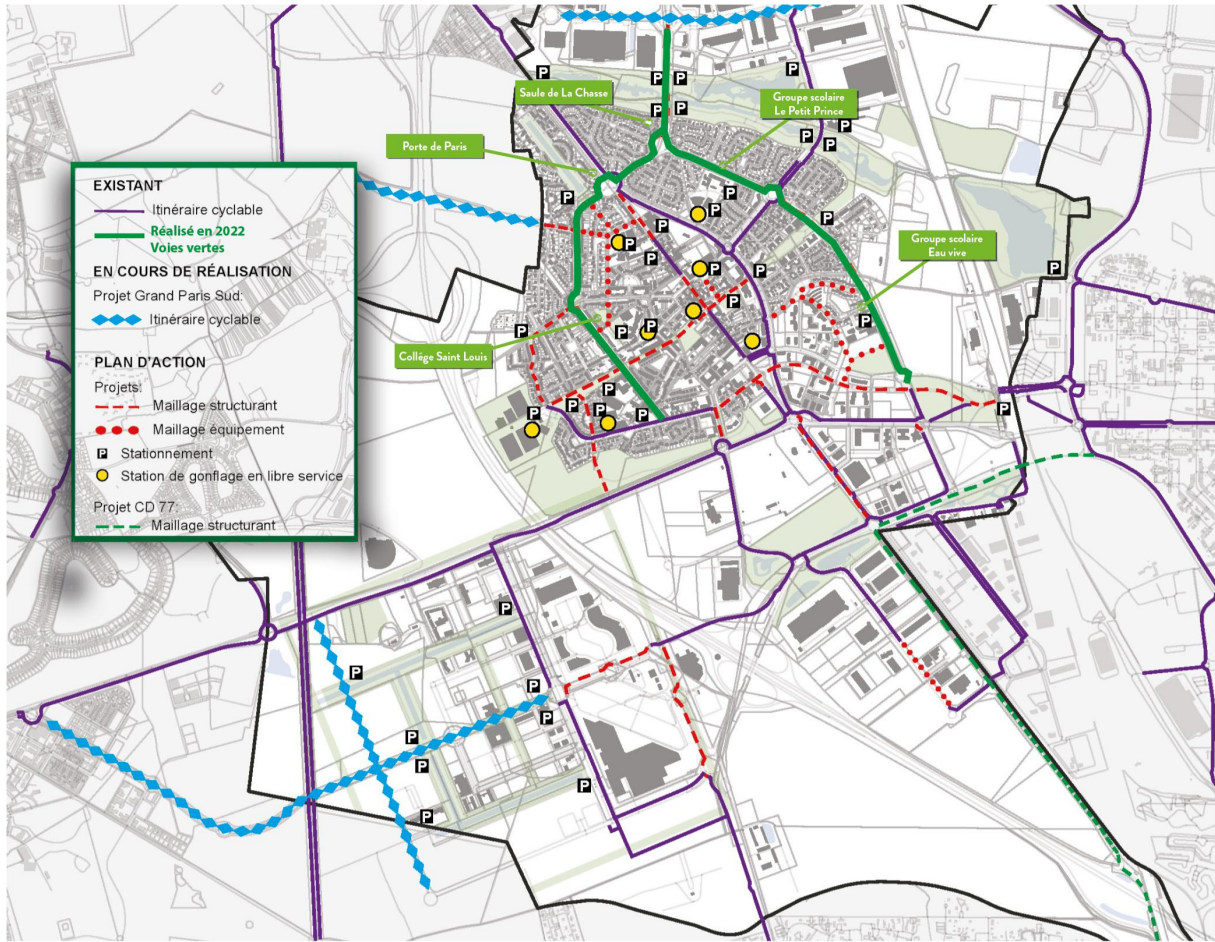


Aménagements cyclables – Source : GéoVélo/OpenStreetMap, 2024– Traitement CODRA

La totalité du territoire communal est accessible en moins de 15 mn à vélo, notamment grâce à ces franchissements.

Au sein de la centralité urbaine, la grande majorité des aménagements cyclables sont des voies vertes situées sur les trottoirs, incitant les cyclistes à se mêler aux flux piétons. Au sein du Carré Sénart, les flux vélo sont également orientés vers les trottoirs, donc encore une fois dans une logique de mutualisation des espaces dédiés à la fois aux piétons et aux cyclistes.

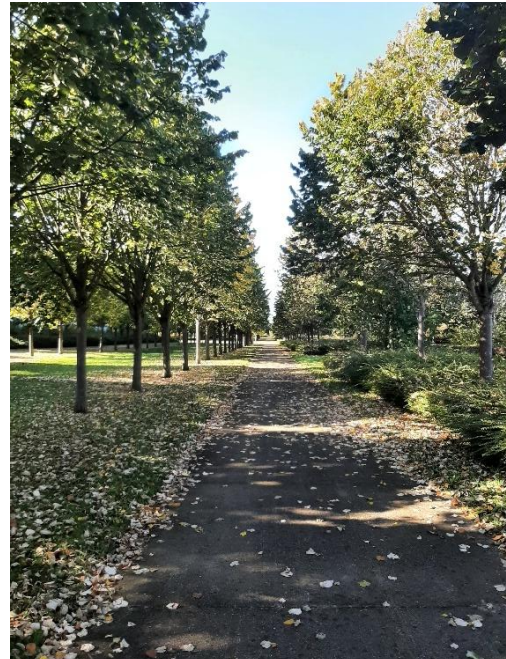
Il s’agit d’aménagements cyclables conçus et réalisés dans le cadre du Plan Vélo de Lieusaint de 2021.



Plan Vélo – Source : Ville de Lieusaint, 2021.



Voie verte rue des Grands Champs –
Source : CODRA, 2024



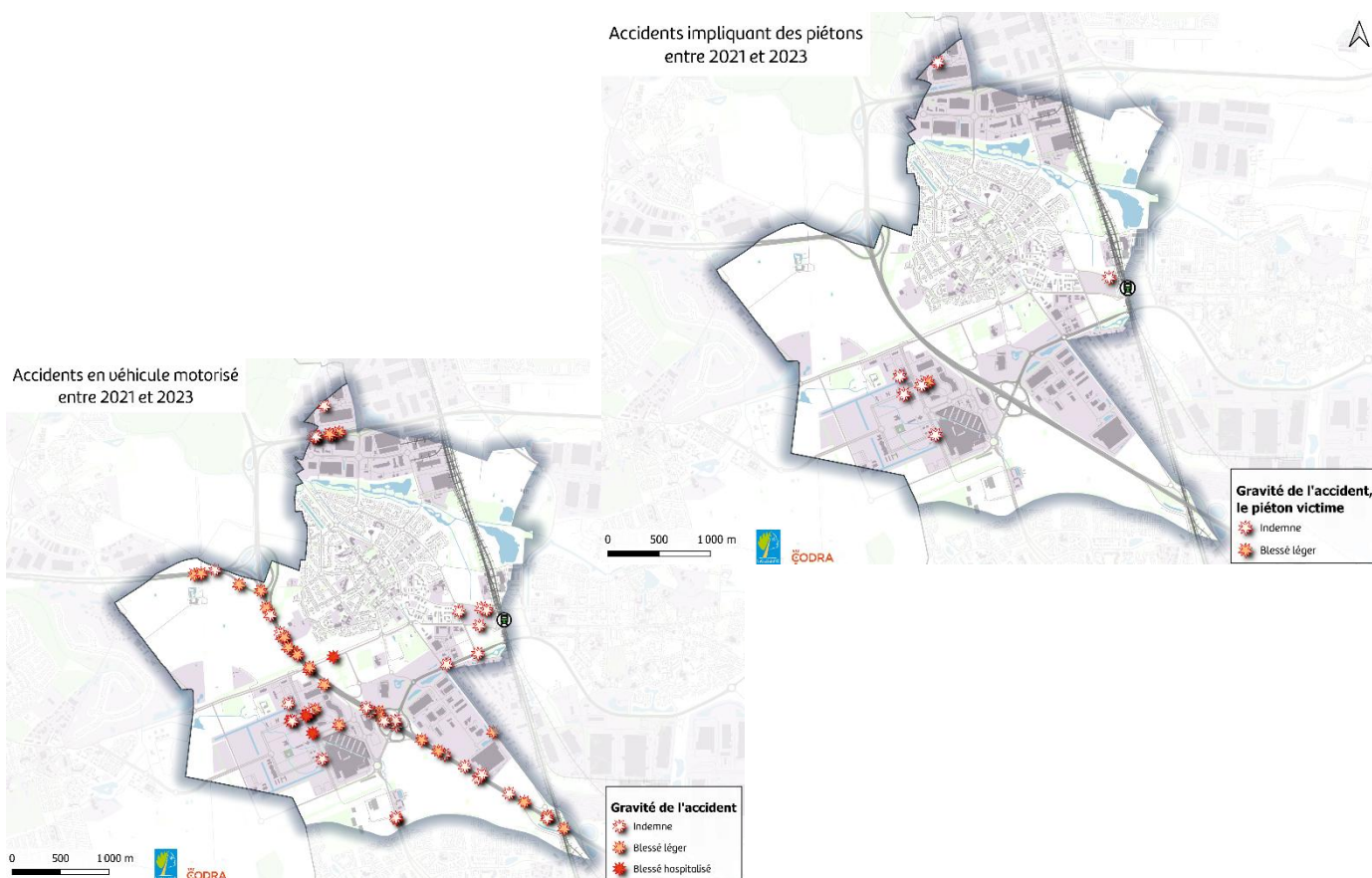
Voie verte dans le Carré Sénart –
Source : CODRA, 2024

SECURITE ROUTIERE

Cette stratégie d'aménagement cyclable peut éventuellement s'expliquer par une volonté de réduire les risques d'accidents entre modes motorisés et modes actifs.

Mais ces voies vertes peuvent aussi favoriser des conflits d'usage entre cyclistes et piétons.

Néanmoins, entre 2021 et 2023, en matière d'accidentologie, seuls sept accidents (dont la plupart sans gravité) ont impliqué des piétons, aucun des cyclistes. Cela peut s'expliquer par la très faible part modale du vélo dans les trajets domicile-travail (0,8%). Dans la mesure où très peu de cyclistes enfourchent leur vélo pour se rendre au travail et que les espaces de circulation automobile et cyclable sont séparés, il y a peu de risque qu'un cycliste soit percuté.



Accidentologie – Source : BAAC, 2024– Traitement CODRA

On peut toutefois noter que les accidents impliquant des piétons sont concentrés dans les zones d'activité ou commerciales, et en particulier dans le Carré Sénart. Cela témoigne encore du fait que la circulation automobile y domine les espaces de la mobilité.

En outre, les accidents n'impliquant que les usagers des modes motorisés rapides, mis à part sur les grands axes routiers (A5, N104), sont également concentrés dans les zones d'activité ainsi qu'au sein du Carré Sénart.



Les transports collectifs

LA DESSERTE FERROVIAIRE

La Ville de Lieusaint, via la gare Lieusaint-Moissy, est desservie par la ligne D du RER. La Gare de Lyon est ainsi accessible en 40 minutes, Melun en 16 minutes. La fréquence de passage des trains est de deux à cinq par heure. L’amplitude horaire s’étale de 4h18 jusqu’à 23h55.

Parcours	Fréquence/jour	Durée totale du trajet	Amplitude horaire
Lieusaint-Moissy > Paris Gare de Lyon	2 à 5 / heure	40 min	4h18 – 23h55
Lieusaint-Moissy > Melun	2 à 5 / heure	15 min	6h19 – 1h32

Horaires et fréquence des trains – Source : SNCF Voyageurs, 2024 – Traitement CODRA



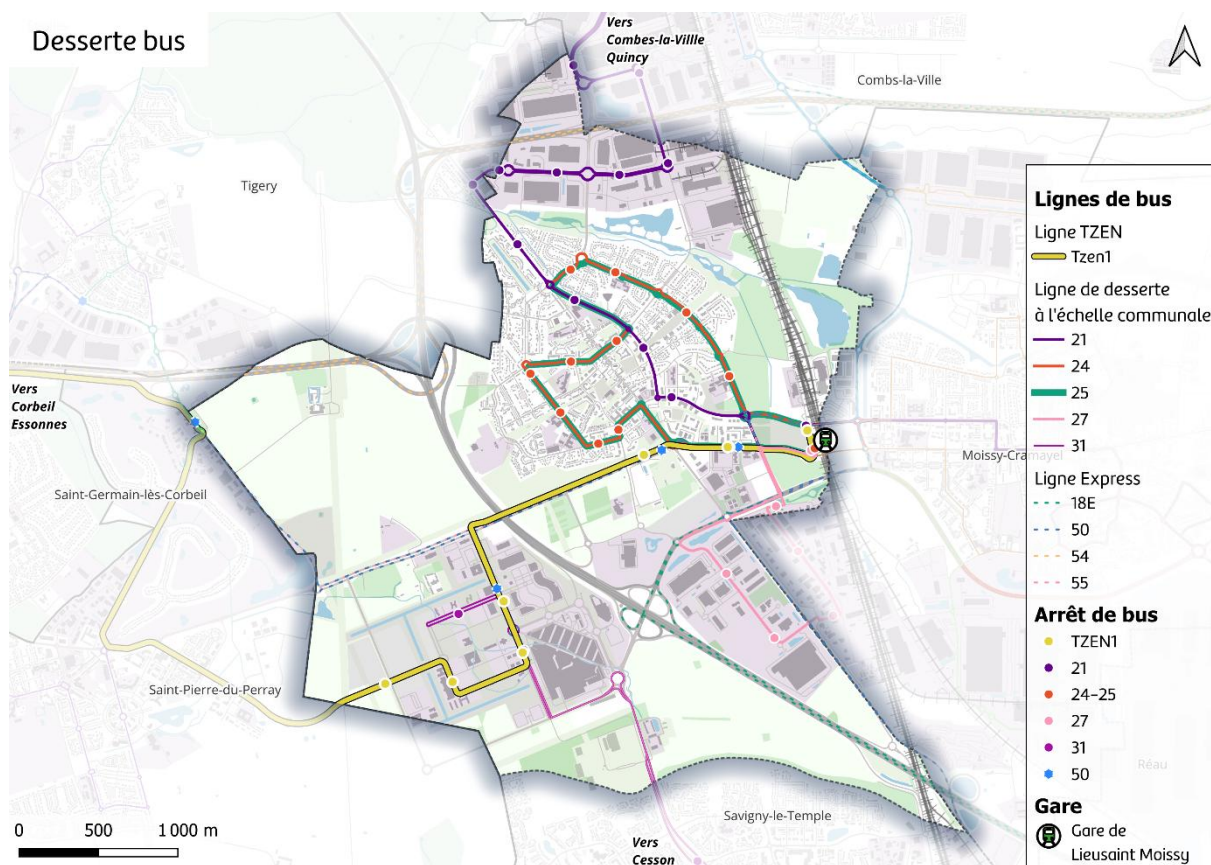
Gare de Lieusaint-Moissy – Source : CODRA, 2024



Tunnel de franchissement de la voie ferrée Source : CODRA, 2024

Dans la partie Nord-Est de la commune, le faisceau ferré, composé en partie de cette ligne RER D, constitue, à l’instar des infrastructures routières d’envergure nationale, des coupures urbaines localisées. La voie ferrée est franchissable à pied ou à vélo, via un tunnel, au niveau du Ru de Hauldres.

LE RESEAU DE BUS



Réseau de lignes de bus – Source : Ile-de-France Mobilités, 2024– Traitement CODRA

La plupart des lignes du réseau de bus de Lieusaint convergent vers la gare RER. La ligne de bus structurante à haut niveau de service, en site propre Tzen1¹ relie les gares RER D de Lieusaint-Moissy et celle de Corbeil-Essonnes en 40 minutes. A l'échelle communale, via la RD402, elle



Bus de la ligne Tzen1 – Source : CODRA, septembre 2024



Bus de la ligne 25 – Source : CODRA, 2024

¹ Au moment où a été prise la photo, en septembre 2024, le site propre était en maintenance, les bus de la ligne Tzen1 étaient donc mêlés à la circulation générale



sert de couture urbaine entre les parties Ouest et Est de la commune, afin de relier la centralité urbaine et le Carré Sénart.

Deux lignes d' échelle communale (21, la boucle 24/25) permettent de desservir l' ensemble urbain de l' Est, une le Carré Sénart (31) et une autre la zone d' activité au Sud-Est (27).

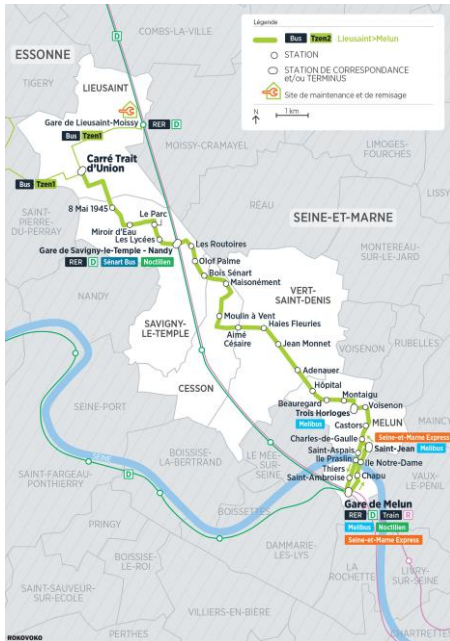
La ligne express 50, doublant la desserte du Tzen vers Corbeil-Essonnes, mais avec des fréquences de passage beaucoup moins importantes, comporte également quelques arrêts sur Lieusaint.

Enfin, encore à l' échelle départementale, la ligne Express 55 relie directement la gare de Lieusaint à celle à Massy-Palaiseau.

Ligne	Parcours	Fréquence moyenne	Amplitude horaire
Tzen1	Lieusaint > Corbeil-Essonnes	15 min	4h41 – 23h44
21	Combs-la-Ville > Green de Réau	15 min	4h30 – 22h53
24/25	Gare de Lieusaint Moissy (boucle via Place du Colombier)	30 min	4h37 – 22h19
31	Lieusaint-Point de vue > Gare de Cesson	12 min	5h02 – 22h22
27	Gare de Lieusaint Moissy (boucle via château d'eau Claude Bernard)	50 min	6h22 – 20h18
50	Eury-Courcouronnes > Lieusaint > Savigny	20 min	5h28 – 22h22
55	Massy > SAFRAN Montereau	-	5h33 – 19h43

Horaires et fréquences des lignes de bus en semaine – Source : Ile-de-France Mobilités, 2024





A noter que la ligne de bus à haut niveau de service Tzen 2 permettra, à l'horizon 2030, de connecter le Carré Sénart à Melun. Cela pourra favoriser l'augmentation de l'usage des transports collectifs en direction ou en provenance de Lieusaint et du carré Sénart plus particulièrement, au détriment de la voiture individuelle. Ce projet peut s'intégrer dans une dynamique de mobilité durable, en vue de réduire l'empreinte de la voiture.

Projet du Tzen2 – Source : Ile-de-France Mobilités, 2024





Parking et arceaux vélo à la gare RER Lieusaint-Moissy – Source CODRA, 2024

Cette photo du parking de la polarité commerciale du centre-ville, avenue René Cassin, est symptomatique. Elle témoigne de la place importante qu'occupe la voiture et de la faible utilisation du vélo. Un véhicule occupe ici une place pourtant sensée être consacrée au stationnement vélo.

Quatre stations de recharge de batterie de voitures électriques (IRVE) sont présentes sur la commune. La mieux dotée se situe dans le Carré Sénart, avec 20 bornes de recharge. Sinon il existe une station dans la zone d'activité du Sud-Est et une autre au Sud de l'IUT, avec 4 bornes chacune. Par ailleurs, une borne de recharge se situe dans la zone résidentielle au Nord de la commune.

LE STATIONNEMENT VELO



Parking et arceaux vélo abrités à la gare RER Lieusaint-Moissy – Source CODRA, 2024

La Gare RER est dotée d'un parking vélo sécurisé mis en place par Ile-de-France Mobilités, inauguré en mars 2024. Il a une capacité de 200 places et est équipée d'une station de gonflage et d'une boîte à outils. L'accès y est gratuit pour les détenteurs d'un Pass Navigo. Il correspond aux normes de recommandations du Plan des Mobilités d'Ile-de-France concernant l'offre de stationnement vélo.

Des arceaux vélo abrités sont également présents aux abords de la gare. En plus de nouvelles liaisons cyclables, le plan vélo de Lieusaint de 2021 prévoit quant à lui, d'ici 2026, l'implantation de 30 arceaux vélo répartis sur la commune, ainsi que 3 stations de gonflage.

LES RECOMMANDATIONS DU PLAN DES MOBILITES D'ILE-DE-FRANCE

Le Plan des Mobilités d'Ile-de-France, arrêté en mars 2024, fixe la politique de déplacements des personnes et des marchandises pour l'ensemble des modes de transport sur le territoire régional à l'horizon 2030. Il vise à « répondre aux besoins de mobilité des personnes et des biens, partout dans la région et pour tous les publics, tout en préservant l'environnement et la santé, et en recherchant la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité ». Le PLU doit être compatible avec ce PDM IDF.

Un zonage d'application a également été défini pour les politiques de stationnement sur voirie ainsi que pour les normes de stationnement dans les PLU(I). Il a été défini à partir de la cartographie des entités territoriales du SDRIF-E et de celle de l'accessibilité métropolitaine en transports collectifs à l'horizon 2030, mise en œuvre par Ile-de-France Mobilités. Dans cette typologie spatiale à l'échelle de l'IDF, Lieusaint appartient à la Zone 5 correspondant aux « autres communes de la couronne et centralités rurales ».

REGLEMENTATION ET TARIFICATION DU STATIONNEMENT MOTORISE INDIVIDUEL

À ce titre, le stationnement dans cette zone 5, donc entre autres à Lieusaint, doit être rendu payant dans toutes les zones situées à moins de 500 mètres d'une gare ou station de transport collectif structurante (BHNS, métro, Tram, transport par câble) et dans les autres secteurs

connaissant des conflits d'usage du stationnement. Il est précisé que cette prescription est sans incidence directe sur les PLU.

De manière générale, les PLU doivent œuvrer à une politique de réduction de l'offre de stationnement sur voirie ainsi que d'optimisation de l'usage de l'offre de stationnement privé, notamment par le biais de la mutualisation ou la mise à disposition de véhicules en autopartage.

ESPACES DE STATIONNEMENT VELO SUR L'ESPACE PUBLIC

Dans l'optique de libérer de l'espace pour les autres usages et modes alternatifs à la voiture individuelle, le PDM requiert la mise à disposition d'espaces suffisants en vue d'atteindre les objectifs de développement du stationnement vélo sur voirie et la mise en accessibilité de la voirie. Les stationnements vélo doivent ainsi être implantés en priorité en lieu et place de stationnement automobile, sans réduire l'espace alloué aux piétons.

Dans la zone 5 dans laquelle se trouve Lieusaint, à l'échelle de toute la commune, le PDM requiert un ratio d'une place de stationnement vélo pour trois places de stationnement automobile.

Des équipements doivent également être implantés au sein des gares ou dans un périmètre maximal de 70 mètres, ainsi qu'à proximité des équipements majeurs générateurs de déplacement. Ils doivent par ailleurs y être dotés d'une signalétique claire et visible.

NORMES MINIMALES DE SURFACE DE STATIONNEMENT VELO POUR L'HABITAT, LES BUREAUX, LES ACTIVITES ET LES EQUIPEMENTS RECEVANT DU PUBLIC

En zone 5, les normes minimales suivantes s'appliquent :

- Immeubles à usage d'habitation :
 - 1 place par logement jusqu'à 2 pièces
 - 2 places par logement à partir de 3 pièces
- Bâtiments à usage tertiaire ou industriel² :
 - Bureaux : 1 place pour 100 m² SdP
 - Artisanat et commerce de détail : 1 place pour 500 m² SdP
 - Industrie : 1 place pour 400 m² de SdP
 - Entrepôt : 1 place pour 1000 m² de SdP
- Equipements recevant du public : 15% de l'effectif maximal total déclaré, public et personnel déclaré

Les valeurs proposées par le PDM IDF sont des valeurs minimales. Le PLU peut fixer dans son règlement des valeurs plus ambitieuses. Il est donc à noter que les porteurs de projets pourront créer des surfaces de stationnement vélo plus importantes.

² Selon l'arrêté du 30 juin 2022, le ratio minimum est d'1 place pour 10 salariés, à partir de 66% de présence simultanée des salariés, excepté pour les bureaux où la norme est de 1 place minimum pour 5 à 6 salariés.



NORMES PLANCHER DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE POUR LES OPERATIONS DE LOGEMENT

Le PDM IDF recommande que le PLU ne puisse exiger plus d'1 place de stationnement par logement à moins de 500 m des deux gares de la commune. Il s'agit par ailleurs d'une exigence du code de l'urbanisme. Si le taux de motorisation est inférieur à 1, le nombre de place requis ne doit pas être supérieur. Par exemple, si le taux de motorisation d'un territoire est de 0,6, le PLU ne pourra pas exiger plus de 0,6 place de stationnement automobile par logement à moins de 500 m d'une gare.

En outre il est recommandé d'exiger la création, à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante, d'un nombre de places de stationnement équivalent à 1,1 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (selon les derniers résultats disponibles du recensement de la population lors de la révision du PLU).

En 2021, le niveau d'équipement à Lieusaint est établi à 1,26 véhicule par ménage³, à la suite des calculs suivants :

- 5317 ménages
- 2372 ménages avec une voiture et 1958 ménages avec deux voitures ou plus : $2372 + 1958 * 2.2^4 = 6680$ voitures

Le niveau d'équipement automobile à Lieusaint à 2021 est donc de $6680/5317 = 1,26$ voiture par personne.

En conséquence, le nombre de places minimales de stationnement exigibles pour les opérations de logements ne peut y dépasser 1,39 place de stationnement / logement ($1,26 \times 1,1$), arrondi à 1.4 place.

NORMES PLAFOND DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE POUR LES OPERATIONS DE BUREAUX

Les valeurs des normes maximales à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffèrent selon les territoires. Elles tiennent compte également de la proximité d'une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants.

Pour la commune de Lieusaint (Autres communes de la couronne et centralités rurales), deux normes différentes sont à inscrire dans le PLU, en fonction de la proximité des pôles d'échanges.

- 1 place maximale pour 45 m² SdP à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurante,

³ RGP INSEE 2021

⁴ Le Ratio du nombre de voitures détenu par les ménages avec 2 voitures ou plus en Île-de-France est de 2,2.

- 1 place maximale pour 55 m² SdP à plus de 500 m d'un point de desserte TC structurante.

Le points de desserte TC structurante à Lieusaint, aux abords duquel s'applique une norme spécifique, correspond à la gare RER D de Lieusaint-Moissy. La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules motorisés individuels ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés.

NORMES PLAFOND POUR LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE DANS LES NOUVEAUX CENTRES OU ZONES DE COMMERCE ET/OU DE LOISIRS

Pour les communes de la zone 5, le PDM requiert, pour les établissements commerciaux situés à moins de 500 m d'un point de desserte TC structurant, un maximum d'1 place pour 35 m² SdP. Il ne contient en revanche aucune obligation pour les établissements situés à plus de 500m d'une gare ou d'une station TC structurante.

Synthèse

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> • Desserte routière performante • Desserte en TC performante • Réseau dense et confortable de sentes piétonnes • Liaisons piétonnes exploitant les qualités paysagères et environnementales du site • Aménagements de franchissement des infrastructures de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Coupures urbaines (A5, RN104, faisceau ferré) • Flux cyclables mêlés aux flux piétons sur des voies vertes, sources de conflits d'usage • Fragmentation urbaine entre le Carré Sénart et le centre-ville historique • Faible recours à la marche et aux vélos dans les déplacements domicile-travail ; • Les transports en commun par les personnes venant travailler à Lieusaint mais peu par les Lieusaintais qui prennent plutôt leur voiture.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Impulsion d'une synergie de mobilité durable avec l'arrivée du Tzen2 et l'application des mesures du plan vélo (nouveaux itinéraires et stationnements vélos) • Réduction des flux automobiles internes (notamment pour les actifs lieusaintais travaillant dans leur commune) 	<ul style="list-style-type: none"> • Déclin de l'activité commerciale du centre-ville historique • Risque d'augmentation des conflits d'usage cyclistes/piétons voire d'accidents impliquant des cyclistes en cas d'augmentation de la part modale du vélo



LES GRANDS ENJEUX

- Augmentation de la part modale du vélo
- Développement de la marche
- Réduction de la place de la voiture
- Augmentation de l'usage des bus pour circuler dans Lieusaint

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Réduction des rejets de particules fines grâce à une potentielle diminution du trafic automobile

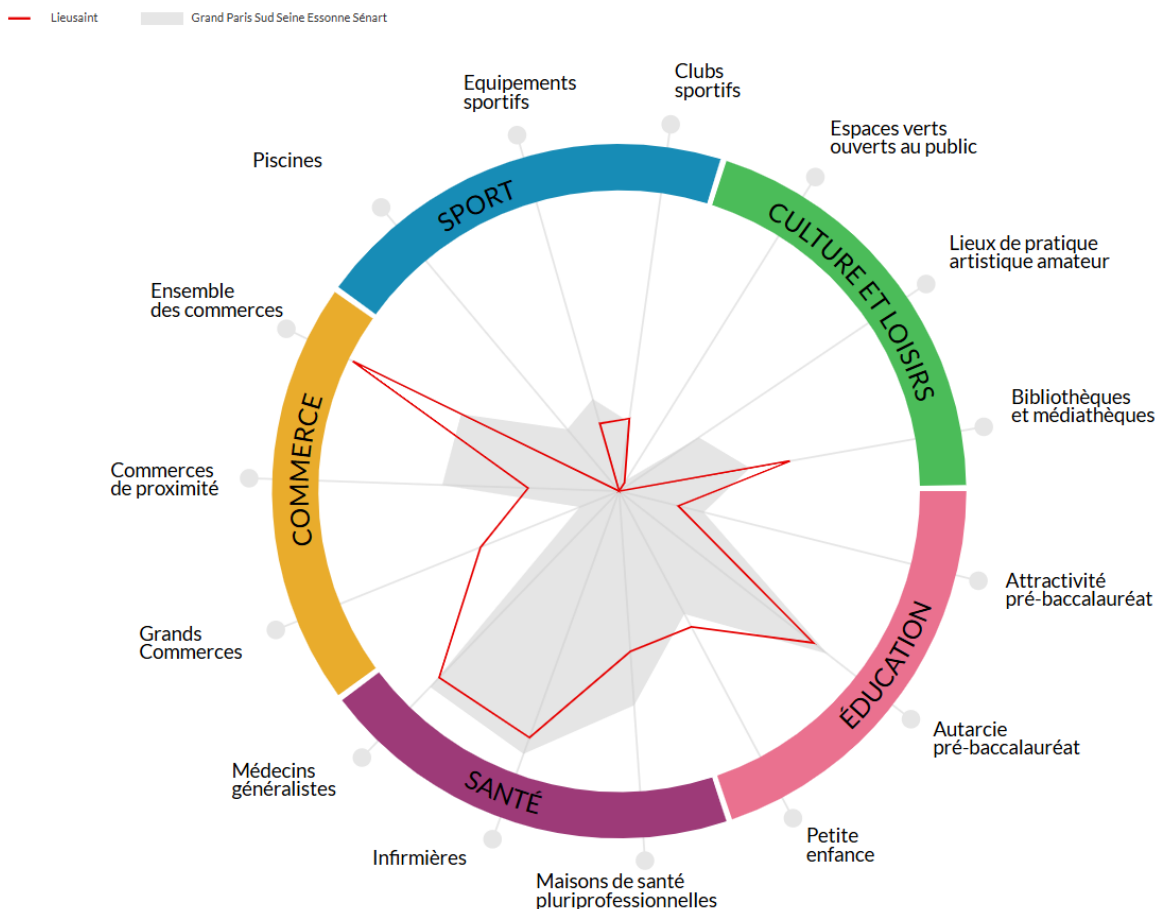


LES EQUIPEMENTS DE LA COMMUNE

L'équipomètre est un outil créé par l'IAU permettant d'apprécier le niveau d'équipements, selon plusieurs domaines (éducation, santé, sports, commerces, loisirs), d'une commune par rapport à son territoire de référence, l'intercommunalité. Pour comprendre l'équipomètre :

// En rouge, les niveaux d'équipements (rapportés à la population) de chaque domaine pour Lieusaint.

// En gris, (aplatissement de couleur) : les niveaux d'équipements observés pour Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart. Si la courbe rouge est au-dessus de l'aplatissement gris : la commune est en moyenne mieux équipée que l'intercommunalité. Si la courbe rouge est en-dessous : la commune est moins bien équipée dans le domaine considéré. Plus un équipement est présent, plus les formes se rapprochent de l'extérieur du cercle.



Equipomètre – Source : IPR –Cartouiz

Selon l'équipomètre, Lieusaint possède un niveau d'équipement équivalent à celui de l'intercommunalité dans le domaine de l'éducation et légèrement supérieur pour les bibliothèques et médiathèques. La commune est en revanche moins bien équipée que la CA dans le domaine de la santé, du sport et des loisirs. Les commerces de proximité sont également moins nombreux à Lieusaint que dans le reste de l'intercommunalité mais la commune se démarque en revanche par un équipement très important en grands ensembles de commerces grâce au Carré Sénart.

Certains équipements de la commune, le Carré Sénart en particulier mais également l'IUT, la médiathèque Côté Cour, le Théâtre-Sénart, le stade de base-ball et le gymnase Richard Dacoury, ont un rayonnement intercommunal.





Gymnase Richard Dacoury – Source : GPSSES



Equipements de Lieusaint – Source : Cartoviz de l'IPR

Equipements administratifs et sociaux

Les services administratifs et sociaux de la commune sont les suivants :

- La Mairie, rue de Paris ;



- Le Centre Communal d’Action Sociale, rue de Paris ;
- Le Centre social, rue de Paris ;
- La Maison Départementale des Solidarités, rue de Paris ;
- L’Espace emploi, rue de Paris ;
- L’Espace jeunesse, rue de Paris ;
- La Structure Information Jeunesse, rue de Paris ;
- Centre Technique Municipal, rue René-Mayer ;
- Une aire de grand passage pour les gens du voyage, rue René-Mayer ;

Equipements de sécurité

Lieusaint se situe dans le secteur d’intervention de la police nationale avec un commissariat situé rue de Paris.

Equipement scolaire et pour la petite enfance

Les équipements de petite enfance sont :

- La Maison de la petite Enfance « Les Petits Pieds », rue neuve, qui accueille :
 - Une crèche collective ;
 - Une crèche familiale :
 - Le Relais Petite Enfance ;
 - Le Lieu d’Accueil Enfants Parents ;
- La micro-crèche « Nidouillet », rue George Charpak ;
- Les Maisons d’Assistantes Maternelles :
 - Le Petit Poucet, mail des Pépinières ;
 - MAMinibulle, rue Dumaine ;

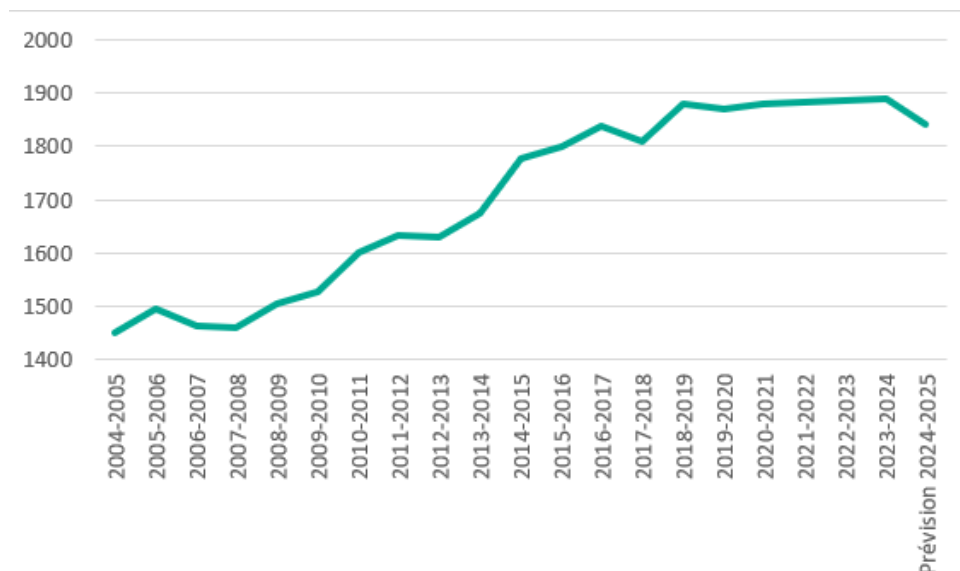
Selon l’IPR, en 2017, le taux d’équipement de Lieusaint en termes de petite enfance est de 52%, cela signifie qu’il existe 52 places d’accueil (EAJE, assistants maternels, garde à domicile, préscolarisation) pour 100 enfants âgés de moins de 3 ans. Ce taux est bien supérieur à celui de l’intercommunalité (47%). Lieusaint offre ainsi une offre relativement satisfaisante en matière d’équipements liés à la petite enfance.

Lieusaint accueille également cinq groupes scolaires :

Groupe scolaire	Effectif total en 2023-2024	Dont maternelles	Dont primaires
La Chasse	398	140	258
Jules Ferry	302	116	186
Lavoisier	360	142	218
Le Petit Prince	414	146	268
Jules Ferry	417	155	262
Total	1891	699	1192



Les effectifs de ces groupes scolaires sont globalement à la hausse depuis 2004 avec un passage de 1449 élèves pour l’année 2004–2005 à 1891 pour l’année 2023–2024. Les prévisions de la mairie anticipent cependant une légère baisse à partir de 2024.



Evolution du nombre d’élèves dans les groupes scolaires de Lieusaint – Source : commune de Lieusaint –
Traitement : CODRA

La ville compte deux collèges :

- Le collège Saint-Louis qui accueille, selon l’Etudiant, 411 élèves pour l’année 2024–2025 ;
- Le collège La Pyramide qui accueille, selon l’Etudiant, 386 élèves pour l’année 2024–2025 ;

La ville n’accueille pas de lycée sur son territoire mais trois établissements à proximités accueillent les élèves de Lieusaint à l’issue du collège :

- Le lycée de la Mare Carré à Moissy-Cramayel qui propose les spécialités numérique et sciences informatiques, sciences de l’ingénieur, langues, littératures et cultures étrangères et régionales. Les spécialités numérique et sciences informatiques, sciences de l’ingénieur permettent de préparer les élèves à l’entrée dans les formations techniques proposés dans les centres universitaires de Lieusaint ;
- Le lycée Galilée à Combs-la-Ville qui propose les spécialités langues, littératures et cultures étrangères et régionales, théâtre ;
- Le lycée Pierre Mendès-France à Savigny-le-Temple qui propose les spécialités langues, littératures et cultures étrangères et régionales, arts plastiques ;

Enfin, Lieusaint accueille deux centres universitaires :

- L’IUT Sénart-Fontainebleau qui comporte huit départements : carrières sociales, génie biologique, génie civil – construction durable, gestion des entreprises et des administrations, génie industriel et maintenance, techniques de commercialisation, informatique, métiers du multimédia et de l’internet ;





Site de l'IUT Sénart-Fontainebleau à Lieusaint – Source : Franck Senaud

- L'école d'ingénieur ICAM qui propose des formations d'ingénierie axées sur l'industrie et le bâtiment et une école de production délivrant un CAP Conducteur d'Installations de Productions qui ouvre des postes dans des secteurs d'activités comme l'aéronautique, le ferroviaire, le sport mécanique, etc. ;



Site de l'ICAM – Source : ICAM

Ces formations industrielle et techniques sont cohérentes avec la spécialisation du territoire Eury Sénart Melun Villaroche dans la logistique, l'industrie et l'aéronautique.

Equipements de santé

La santé est prise en charge grâce aux services suivants :

- Quatre pharmacies ;
- Deux laboratoires d'analyses médicales ;
- Un centre d'imagerie médical ;



- Quatre services d’ambulances ;
- Le Pôle Médical de Sénart ;
- La Maison de santé de proximité ;
- Un centre paramédical ;
- Une résidence de retraite médicalisée « Repotel » ;

Lieusaint possède 5,72 ETP de médecin généraliste libéral pour 10 000 habitants, ce qui est quasiment égal au nombre accueilli par l’intercommunalité (5,67). La commune dispose également de 6,09 lits en Ehad pour 1 000 habitants contre 4,89 pour l’intercommunalité. Lieusaint a un temps d’accès au service d’urgence le plus proche en voiture légèrement supérieur à celui de GPSSSES, 14 min contre 12 min44s.

Santé

■ Lieusaint ■ Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart ■ Île-de-France hors MGP

Médecins généralistes

Nombre d'ETP de médecin généraliste libéral ou en centre de santé pour 10 000 habitants (densité lissée)

Source : CartoSanté, Insee, SNDS, traitements ORS Île-de-France, 2018



Infirmières

Nombre d'infirmiers libéraux ou en centre de santé pour 10 000 habitants (densité lissée)

Source : CartoSanté, Insee, FNPS, SNDS, traitements ORS Île-de-France, 2018



Maisons de santé pluriprofessionnelles

Nombre de Maisons de santé pluriprofessionnelles pour 100 000 habitants (densité lissée)

Source : CartoSanté, Insee, FNPS, traitements ORS Île-de-France, 2019



Pharmacies

Nombre de pharmacies pour 10 000 habitants (densité lissée)

Source : CartoSanté, Insee, Finess, traitements ORS Île-de-France, 2019



Temps d'accès aux urgences

Moyenne des temps d'accès communaux (en minutes - en voiture particulière) au service d'urgence le plus proche

Source : CartoSanté, FINISS, SAE, ARS, INSEE-Distancier METRIC / Calculs ARS Auvergne-Rhône-Alpes, 2019



Maisons de retraite

Nombre de lits en Ehad pour 1 000 habitants

Source : Jeu de données en Open data publié le 3/04/2019 et mis à jour le 01/07/2020 sous la responsabilité de "Lou Dupont" : issu du site <https://www.pour-les-personnes-agees.gouv.fr/annuaire-ehpad-et-maisons-de-retraite>



Comparaison des équipements de santé entre Lieusaint, la CA et la Région – Source : Cartouiz de l’IPR

Equipements sportifs

La commune dispose de nombreux équipements sportifs :

- Le gymnase Dacoury qui est équipé de :
 - Une salle omnisport ;
 - Une salle polyvalente (arts martiaux, danse) ;
 - Un city stade (football, handball, roller).





Intérieur du gymnase Dacoury – Source : Facebook de la commune de Lieusaint

- Le gymnase Lavoisier qui est équipé de :
 - Une salle omnisport ;
 - Une salle de gymnastique ;
 - Un dojo ;
 - Une salle de danse ;
 - Une piste d'athlétisme ;
 - Un terrain de basket-ball ;



Gymnase Lavoisier – Source : Commune de Lieusaint

- La salle polyvalente de La Chasse équipée de :
 - Une salle omnisport ;
 - Un city-stade (foot et basket-ball) ;



Salle polyvalente de La Chasse – Source : commune de Lieusaint

- Un parc omnisport équipé de :
 - Trois terrains de foot (dont un synthétique) ;
 - Trois courts de tennis plein air et deux couverts ;
 - Un terrain de pétanque ;
 - Un city-stade ;



Parc omnisport – Source : commune de Lieusaint

- Un stade de baseball ;



Terrain de baseball en pelouse synthétique – Source : commune de Lieusaint

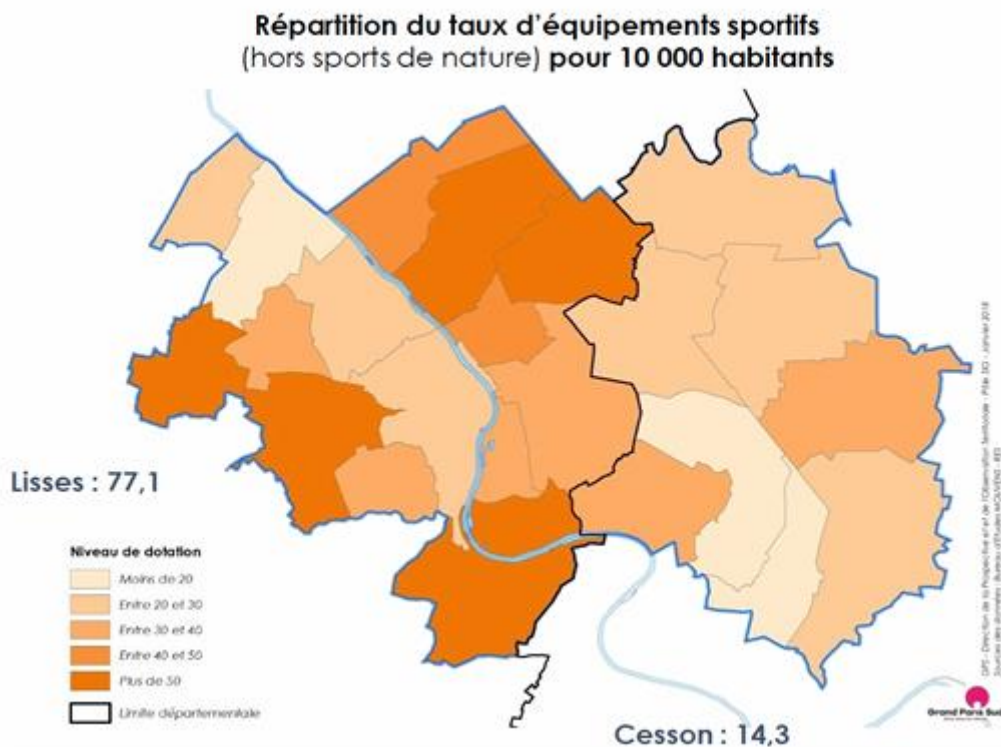
- Une aire de street workout ;





Aire de Street Workout – Source : commune de Lieusaint

Malgré ces équipements, Lieusaint a un taux d'équipements sportifs assez bas, entre 20 et 30 pour 10 000 habitants, par rapport à la moyenne de la CA, plutôt autour de 40 équipements pour 10 000 habitants.



Répartition du taux d' équipements sportifs (hors sport de nature) pour 10 000 habitants - Source : GPSSES, Diagnostic du SCoT

Parcs et espaces de Loisirs en plein air

Lieusaint offre également 21 ha de forêt, 64 ha de milieux semi-naturels et 24 ha d'espaces ouverts artificialisés. Le nombre de m² d'espaces verts ouverts au public par habitant est certes plus faible à Lieusaint que dans l'intercommunalité (97 m² contre 217 m²) mais c'est près de 10 fois plus que la



recommandation du SDRIF (10 m² /hab) et l'accès à ces espaces verts est bien meilleur. En effet, la part de la population desservie par au moins un espace vert et de nature ouvert au public est de 92% à Lieusaint alors qu'elle n'est que de 63% dans l'intercommunalité.

L'accès aux espaces forestiers est très facile depuis la commune puisqu'elle est enserrée entre deux massifs forestiers, elle est frontalière de la forêt de Sénart et à moins de 10km de la forêt de Rougeau. Ces deux forêts sont reliées par l'allée Royale, un site protégé de 28ha qui traverse les communes de Lieusaint, Saint-Pierre-du-Perray et Tigery sur 5,8km. Lieusaint accueille également un bois communal : le bois de Rapoil, au sud-ouest, jouxtant le Carré Sénart.

Lieusaint est également traversée à l'ouest par la diagonale verte, une liaison douce qui part des parcs historiques de l'Eglise et de la mairie pour rejoindre au Ru des Hauldres.

Un nouvel espace naturel a été aménagé en 2018 sur l'ancien bassin de la sucrerie de Lieusaint, entre les voies de chemin de fer et l'Ecopôle de Sénart. Cette espace est labellisée Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique. Le parc de 17ha offre de nombreux chemins de promenade, un bassin de 400m de long reliant la canalisation de la rue de la Motte au Ru des Hauldres et est équipé d'un observatoire ornithologique.

D'autres espaces verts agrémentent les quartiers de la ville comme le Square de la Musique, le Jardin de la gare ou le nouveau cimetière écologique du Levant et des espaces de loisirs sont à disposition des habitants comme l'aire de jeux de L'Eau Vive ou le Labyrinthe de Sénart.

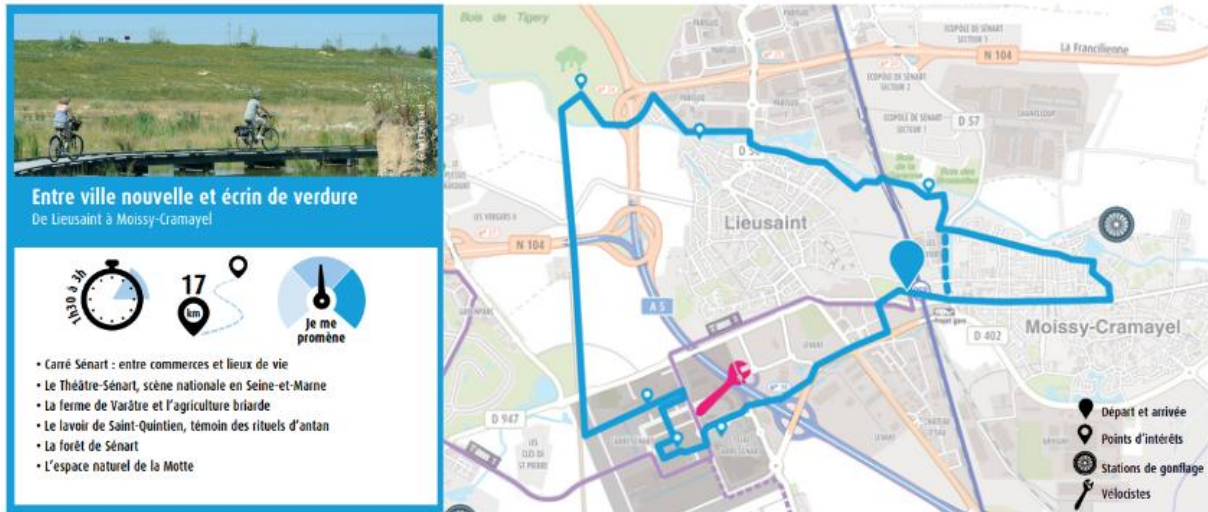
Cependant, la plupart des habitants n'habitent pas à moins de 5 min d'un naturel ou d'une forêt.





Zone à moins de 5min d'un espace semi-naturel ou d'une forêt – Source : MOS 2021 – Traitement : CODRA

Les espaces de verdure de la commune sont notamment mis en valeur par le circuit vélo « Entre ville nouvelle et écrin de verdure » proposé par l'intercommunalité.



Circuit vélo passant par Lieusaint – Source : CA GPSSES

Equipements de loisirs et culturels

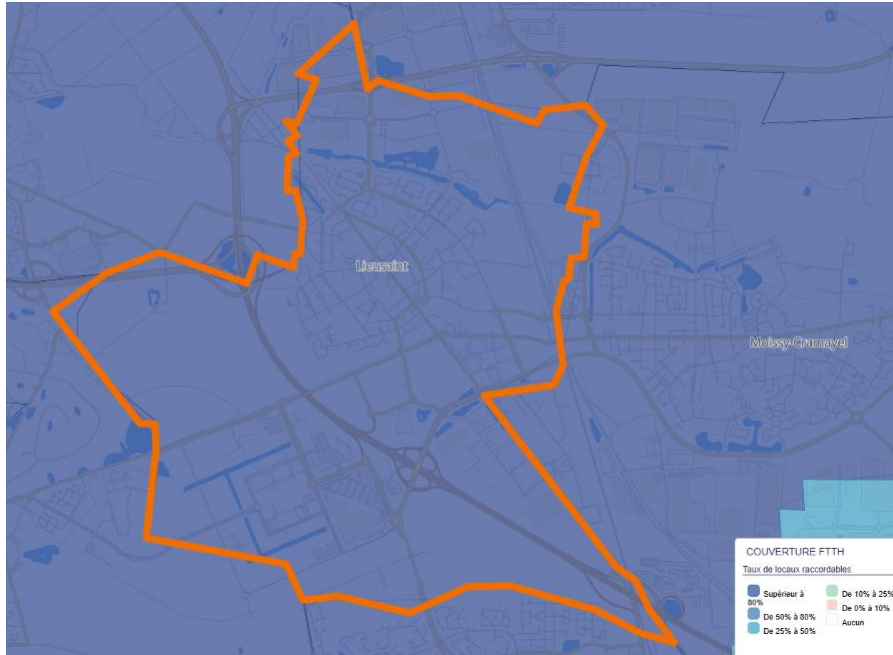
Lieusaint dispose d'une grande variété d'équipements culturels :

- Le campus culturel « La Marge » ;
- La Maison des cultures et des arts ;
- La Médiathèque Côté Cour ;
- La ludothèque Croque-Jeux ;
- Le cinéma Pathé Carré Sénart ;
- Le Théâtre Sénart ;
- Le Théâtre « Le Jardin des comédiens » ;
- L'Artothèque Universitaire ;
- Une Maison des Associations ;
- Les deux salles communales « Les Roselières » ;
- Un tissu de 122 associations (sport, musique, culture, écologie, etc.) ;

La commune est relativement mieux équipée que la moyenne de l'intercommunalité. Selon l'IPR, Lieusaint possède ainsi 5,27 sites de loisirs ou d'attraction pour 10 000 habitants contre 1,02 pour GPSSES, et 0,75 musées et lieux d'attraction pour 10 000 habitants contre 0,11 pour GPSSES.

Couverture numérique

Selon l'observatoire de l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse), plus de 80% de la commune est couverte par la fibre, représentant 7 119 locaux raccordables.



Couverture FTTH de la ville de Lieusaint – Source : cartefibre.arcep.fr

Plusieurs projets d’implantation de nouvelles antennes relais ont été menés depuis 2022 pour améliorer la connexion au réseau de tous les quartiers de la commune. La ville a également déployé plusieurs bornes wifi

publiques depuis 2022 grâce à l’initiative européenne WifiEU. Ces bornes sont situées au parc de la mairie, à la Marge, au parc omnisport, au gymnase de Lavoisier et au gymnase Dacoury.

1 **Parc Omnisports** : construction en 2022 d’un pylône où seront installés six antennes relais, un faisceau hertzien et une antenne GPS. Le nouveau pylône vient compléter le précédent déjà implanté rue des Grands Champs.



- 2 **Rue du Danemark** : remplacement en 2023 du pylône existant et de ses antennes par un nouveau pylône doté de six nouvelles antennes.
Opérateur : Bouygues Telecom
- 3 **Gymnase Dacoury** : construction en 2024 d’un pylône avec une antenne trio et neuf coffrets techniques.
Opérateur : Bouygues Telecom
- 4 **Chemin de Jateau** : implantation en 2024 de deux pylônes aux abords du terrain de l’entrepôt TZEN, supportant trois antennes 4G et trois antennes 5G. Les deux pylône accueilleront également les équipements d’Orange et ses antennes 4G/5G. Ce projet initié en 2024 est susceptible de prendre plus de temps dans sa mise en œuvre de par la présence de plusieurs opérateurs.
Opérateurs : SFR, Free, Orange et Bouygues Telecom.
- 5 **9 allée de la citoyenneté** : installation de trois antennes relais 3G/4G et 5G sur le toit de l’hôtel d’agglomération de Grand Paris Sud, en complément des antennes de Bouygues Telecom et Orange déjà présentes depuis 2019. Les travaux seront réalisés avant la fin de l’année 2024.
Opérateur : Free Mobile
- 6 **9 allée de la citoyenneté** : installation de six antennes relais 4G/5G intégrées dans trois fausses cheminées sur le toit de l’hôtel d’agglomération de Grand Paris Sud. Les travaux seront réalisés avant la fin de l’année 2024.
Opérateur : SFR
- 7 **Chateau de La Barrière / La Mare aux Plantards** : projet d’installation d’un pylone à proximité du poste EDF déjà présent. Pose de 6 antennes.
Opérateur : Bouygues Telecom

Les projets de nouvelles antennes relais à horizon 2025 – Source : Lieusaint Mag, octobre 2024



Enjeux

ATOUS

- Une offre d'équipement complète ;
- Des équipements au rayonnement intercommunal qui participent à la connexion avec le reste du territoire ;
- Une très bonne couverture fibre optique ;
- Des effectifs scolaires solides et en hausse globale depuis 2004 ;
- Un pôle universitaire attractif ;
- Un solide tissu associatif.

FAIBLESSES

- Le vieillissement de la population peut mettre en tension les équipements de santé.

OPPORTUNITEES

- L'attention portée à l'environnement par le SDRIF-E, en cours de rédaction, représente une opportunité d'améliorer le nombre et la qualité des espaces verts de la commune.

MENACES

- Un nombre de places d'accueil dans les établissements de petite enfance qui, bien que supérieur à la moyenne de l'intercommunalité, est loin de couvrir les besoins.

LES GRANDS ENJEUX

- Développer le commerce de proximité pour maintenir de l'activité en centre-ville ;
- Anticiper le vieillissement de la population par des équipements adaptés (nombre de lits en EPHAD notamment).

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

- Préserver les espaces verts et naturels de la commune ;
- Assurer la perméabilité et le traitement paysager des équipements publics ;
- Permettre la rénovation énergétique du parc des équipements.

