

## 2. LES GRANDES CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

### 2.1. L'évolution de la population de Lognes depuis 1975

La commune de Lognes comptait 14 215 habitants en 1999 et 15 204 habitants d'après le dernier recensement complémentaire de 2005 (Journal Officiel du 29 janvier 2006). Elle regroupe ainsi 16,7% des habitants du Val Maubuée et apparaît comme la quatrième ville la plus peuplée du Val Maubuée après Champs-sur-Marne, Torcy et Noisiel.

	1975	1982	1990	1999
Population sans double compte	248	1 702	13 005	14 215

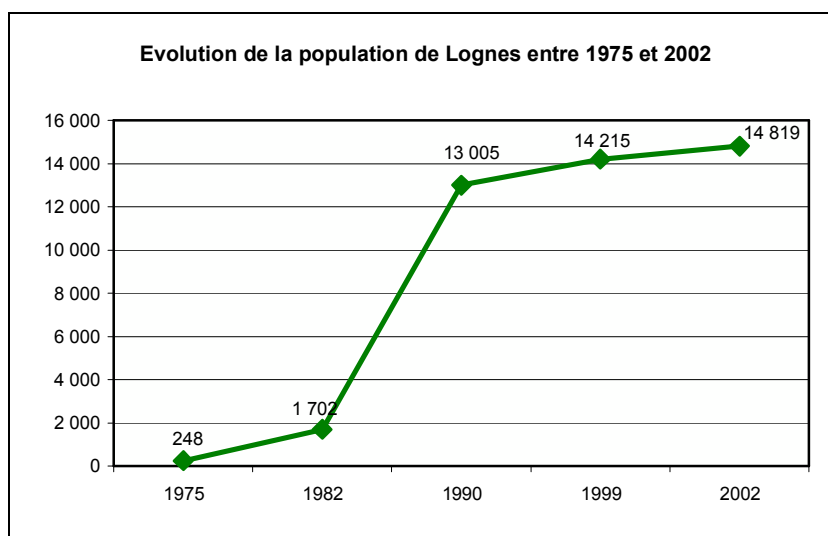
Source : INSEE

	Evolution de la population	
	En nombre	En %
1975/1981	+ 1 454	+ 586%
1982/1989	+ 11 303	+ 664%
1990/1999	+ 1 210	+ 9,3%

Source : INSEE

Depuis le recensement de 1975, la commune de Lognes a connu une croissance spectaculaire de sa population, d'abord modérée entre 1975 et 1982, puis particulièrement forte entre 1982 et 1990. La population communale est ainsi passée de 248 habitants en 1975 à 13 005 en 1990, conséquence de l'urbanisation très soutenue de la commune pendant la seconde période de construction de la ville nouvelle, dans les années 1980.

Entre 1990 et 1999, la croissance s'est maintenue mais à un rythme beaucoup moins soutenu, signe de l'arrivée à échéance de l'urbanisation de la ville nouvelle.



Source : INSEE

La population de Lognes, selon le recensement complémentaire de 2005 (15 204 habitants), a dépassé les prévisions du Schéma Directeur du Val Maubuée pour 2003 (14 500 habitants). Par contre, celui-ci envisage à l'horizon 2015 une diminution de la population communale, telle qu'elle s'est déjà produite pour certaines communes du Val Maubuée, pour atteindre 13 500 habitants. Cette diminution de la population induira une évolution des besoins en matière d'équipements.

La commune de Lognes a un taux de population étrangère de 14,1% (contre 21,5% en 1990), majoritairement originaire de pays hors Union Européenne, dont une forte proportion venant des pays du sud-est asiatique (cambodgiens, laotiens, vietnamiens...).

## **2.2. L'évolution du solde migratoire et du solde naturel depuis 1975**

	Solde naturel	Solde migratoire	Taux annuel de variation de la population	Taux annuel de variation du au mouvement naturel	Taux annuel de variation du au mouvement migratoire
1975/1982	+ 51	+ 1 408	+ 31,5%	+1,1%	+30,4%
1982/1990	+ 1 780	+ 9 486	+ 28,8%	+4,56%	+24,3%
1990/1999	+ 2 065	- 823	+ 1,02%	+1,7%	-0,68%

Source : INSEE

La croissance de la population lognote entre 1975 et 1990 s'explique principalement par un solde migratoire\* largement positif : il a été entre ces deux dates le moteur essentiel de la croissance de population, du fait de l'arrivée massive de population lors de la réalisation de la ville nouvelle.

Depuis 1990, le solde migratoire est devenu négatif, la forte diminution des constructions neuves signifiant également une diminution des arrivées. Par contre, cette population relativement jeune lors de son installation à Lognes, aujourd'hui bien installée sur la commune, se renouvelle sur place et contribue à la croissance de la population par un excès des naissances par rapport aux décès. Ainsi le solde naturel\*, en croissance continue depuis 1975, compense largement le déficit du solde migratoire et la population lognote a continué de croître entre 1990 et 1999.

Cette évolution est caractéristique de l'urbanisation rapide des villes nouvelles.

---

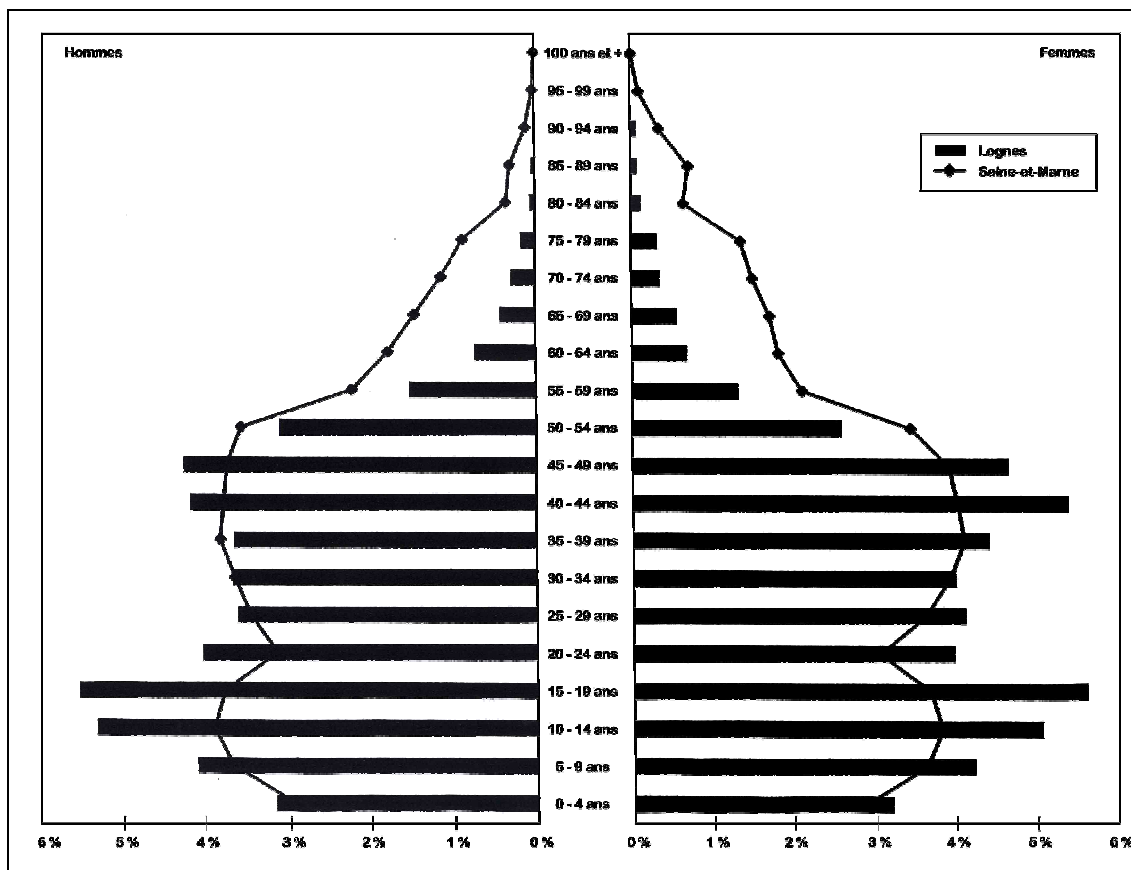
\* Solde migratoire : différence entre les arrivées et les départs sur la commune

\* Solde naturel : différence entre les naissances et les décès sur la commune

## 2.3. La structure par âge de la population : une population exceptionnellement jeune, mais en cours de vieillissement

### 2.3.1. Analyse de la pyramide des âges :

Figure 37 : Pyramide des âges



Comparée à l'ensemble du département de la Seine-et-Marne, la commune de Lognes accueille une population exceptionnellement jeune.

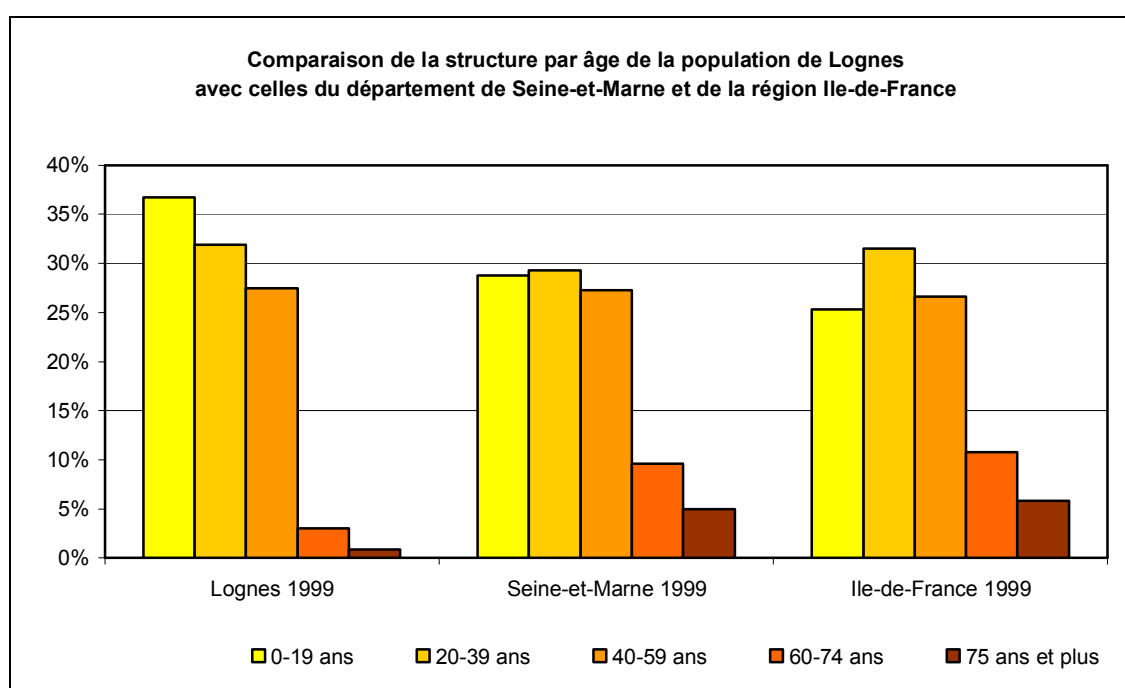
Ainsi, les moins de 20 ans, et en particulier les 10-20 ans, sont sur-représentés à Lognes par rapport au département. Les classes d'âges comprises entre 40 et 50 ans sont également plus présentes à Lognes que dans l'ensemble de la Seine-et-Marne.

En revanche, les plus de 50 ans, et en particulier les plus de 60 ans, forment les classes creuses de la population de Lognes.

### 2.3.2. Répartition de la population par grands groupes d'âges :

Population de :	Lognes			Seine et Marne	Ile de France
	1982	1990	1999	1999	1999
0-19 ans	38,7%	43,8%	36,7%	28,8%	25,2%
20-39 ans	47,6%	38,8%	31,9%	29,1%	31,5%
40-59 ans	10,6%	15,6%	27,4%	27,3%	26,6%
60-74 ans	2,2%	1,4%	3,1%	9,6%	10,8%
Plus de 75 ans	0,9%	0,4%	0,9%	4,9%	5,8%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Source : INSEE



La population de Lognes constitue une population homogène, formée à l'origine de jeunes couples avec enfants, arrivés simultanément lors de la construction de la ville nouvelle dans les années 1980. Ainsi, en 1990, la part des moins de 40 ans dépasse les 80% et le taux de moins de 20 ans atteint alors 43,8% de la population.

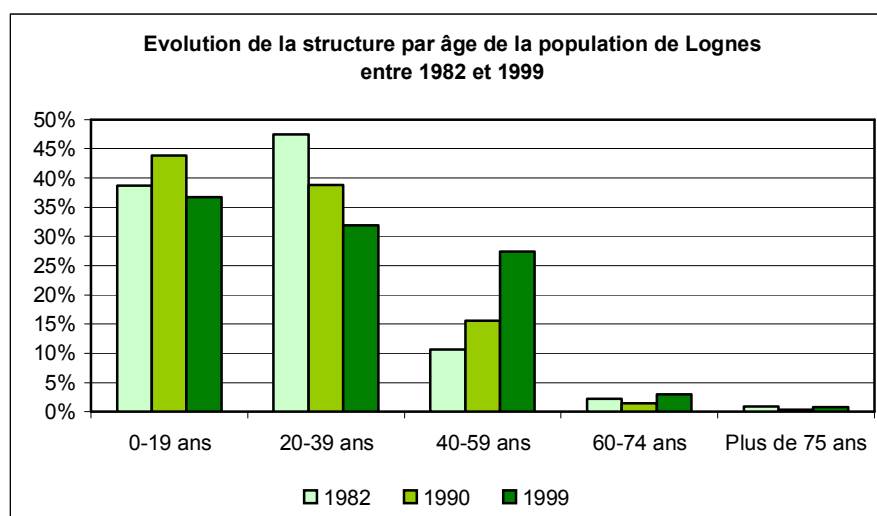
En 1999, les moins de 19 ans représentent encore près de 36,7% de la population lognote, alors que les plus de 60 ans ne représentent que 3,8% de la population lognote (contre 14,5% en Seine-et-Marne et 16,6% en Ile de France).

Cependant, cette population exceptionnellement jeune tend aujourd'hui logiquement à vieillir. Le profil de la population a en effet connu des évolutions significatives depuis 1982.

Les jeunes couples avec enfants en bas âge, qui se sont installés sur la ville nouvelle dans les années 1980, s'y sont pour une bonne part fixés. Ces couples aujourd'hui ont vieilli et leurs enfants sont devenus adolescents ou jeunes adultes. Parallèlement, la réduction importante des nouvelles constructions ne permet plus l'arrivée de jeunes couples avec enfants, qui pourraient maintenir le profil jeune de la population.



La fermeture à la rentrée 1997 du groupe scolaire du Grand Bassin, puis à la rentrée 2005 du groupe scolaire de la Malvoisine, en raison de la baisse significative des effectifs scolaires, témoigne de cette évolution et de son influence sur l'évolution des besoins en équipements de la population lognote.



Ainsi, on observe un début de vieillissement de la population. En 1999, les moins de 40 ans ne comptent plus que pour 68,6% de la population. En revanche, les classes d'âge de plus de 40 ans voient leurs effectifs augmenter passant de 13,7% en 1982 à 17,4% en 1990, puis à 31,2% en 1999. En particulier, les 45-49 ans (+802 habitants entre 1990 et 1999) et les 50-54 ans (+561 habitants) ont plus que doublé d'effectifs en dix ans. Ceci se traduit par une chute de l'indice de jeunesse\* communal entre les deux derniers recensements : il est ainsi passé de 23,81 en 1990 à 9,46 en 1999 (même si il demeure largement supérieur à l'indice de jeunesse départemental, 1,98).

## **2.4. La composition des ménages**

La composition des ménages reflète la structure par âges de la population.

Nombre de personnes par ménages	Lognes	Seine-et-Marne	Ile-de-France
<b>1982</b>	<b>3,24</b>	<b>2,90</b>	<b>2,48</b>
<b>1990</b>	<b>3,68</b>	<b>2,87</b>	<b>2,46</b>
<b>1999</b>	<b>3,43</b>	<b>2,72</b>	<b>2,38</b>

Source : INSEE

La prédominance des ménages de trois personnes et plus, lors de la création de la ville nouvelle dans les années 1980-1990, traduisait une population uniforme, composée essentiellement de couples avec enfants et certainement une proportion non négligeable de familles nombreuses.

Si, en 1999, la part des grands ménages demeure toujours supérieure aux moyennes départementales et régionales (les ménages de Lognes étaient composés en moyenne de 3,43 personnes en 1999 contre 2,72 pour la Seine-et-Marne et 2,38 pour l'Ile-de-

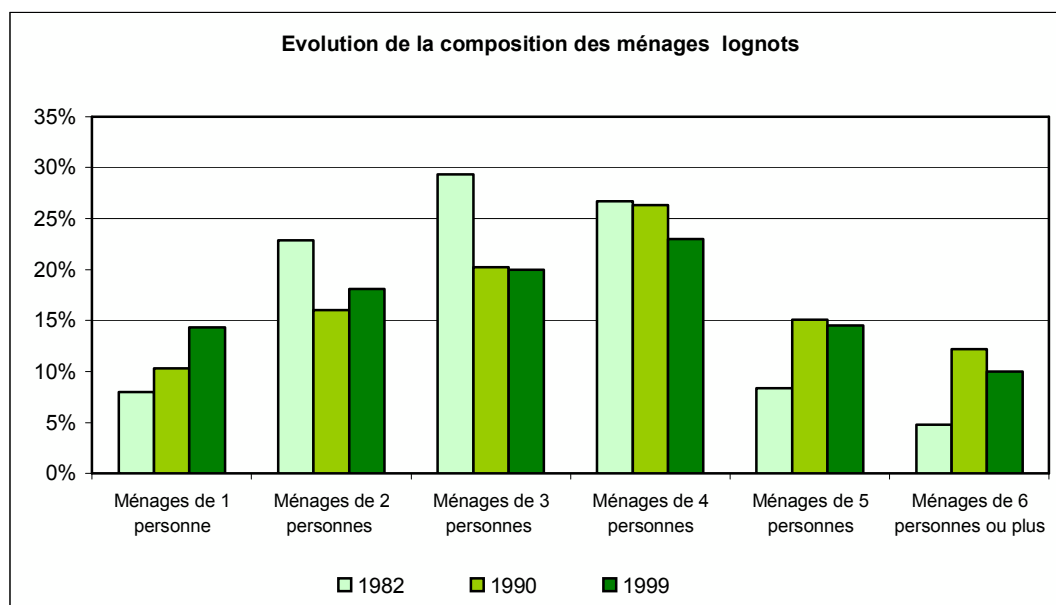
\* Indice de jeunesse : population âgée de moins de 20 ans / population âgée de plus de 60 ans.

France), on observe cependant une nette augmentation des petits ménages. En effet, les enfants arrivés à leur majorité tendent à quitter le foyer familial. De plus, s'ajoute la baisse de la fécondité (moins d'enfants par femme) et le desserrement des familles (jeunes décohabitants ou familles mono-parentales). La taille des ménages tend donc à se réduire, ce qui explique la diminution du nombre de personnes par ménages entre 1990 et 1999.

La population communale risque donc de diminuer, si le phénomène de décohabitation s'affirme et s'il n'est pas pris en compte par une politique locale du logement, adaptée aux évolutions de la demande.

La composition des ménages	1982		1990		1999		Seine et Marne	Île de France
	En nbre	En %	En nbre	En %	En nbre	En %		
Ménages de 1 personne	42	8%	365	10,3%	591	14,3%	23%	34,6%
Ménages de 2 personnes	120	22,9%	564	16%	750	18,1%	28,7%	27,9%
Ménages de 3 personnes	154	29,3%	713	20,2%	827	20%	18,9%	15,7%
Ménages de 4 personnes	140	26,7%	929	26,3%	951	23%	18,3%	13,6%
Ménages de 5 personnes	44	8,4%	533	15,1%	601	14,5%	7,6%	5,4%
Ménages de 6 personnes et plus	25	4,8%	432	12,2%	413	10%	3,5%	2,8%
Total des ménages	525	100%	3 536	100%	4 133	100%	100%	100%

Source : INSEE



Les ménages de une et deux personnes représentaient 32,4% des ménages lognots en 1999, contre 26,3% en 1990. Certes, la part des petits ménages reste encore loin des moyennes départementales (51,7%), ce qui laisse prévoir la poursuite de leur augmentation. Au contraire, la proportion de grands ménages tend à diminuer, même si les familles nombreuses sont deux fois plus représentées à Lognes que dans le département de Seine-et-Marne.

## **2.5. La mobilité résidentielle depuis le recensement de 1990 : une population relativement stable**

	Lieu de résidence au 1 <sup>er</sup> janvier 1990		
	Même commune		Autre commune
	Même logement	Autre logement	
Lognes	7 067	1 313	5 835
Lognes %	49,7%	9,2%	41%
Seine et Marne	47,5%	11,5%	41%

Source : INSEE

La population lognote présente une faible mobilité résidentielle : plus de la moitié des habitants de Lognes (58,9%) résidait déjà dans la commune au moment du recensement de 1990 et 49,7% habitaient déjà le même logement.

Cependant, 41% des résidents actuels de Lognes n'habitaient pas la commune il y a neuf ans, signe que la commune continue à attirer de nouveaux arrivants.

### **Profil par âge des nouveaux arrivants :**

	Moins de 25 ans		25-39 ans		40-59 ans		Plus de 60 ans		Nvx arrivants	
	Effec.	%	Effec.	%	Effec.	%	Effec.	%	Effec.	%
<b>LOGNES</b>	<b>2 507</b>	<b>43%</b>	<b>2 146</b>	<b>36,8%</b>	<b>1 031</b>	<b>17,7%</b>	<b>148</b>	<b>2,5%</b>	<b>5 832</b>	<b>100%</b>

Source : INSEE

Ce sont plutôt des jeunes qui s'installent sur la commune de Lognes. En effet, 80% des nouveaux arrivants ont moins de 40 ans et 43% d'entre eux ont moins de 25 ans. Il pourrait donc s'agir de familles, en particulier de jeunes ménages avec enfants, signe d'un renouvellement même modéré de la population.

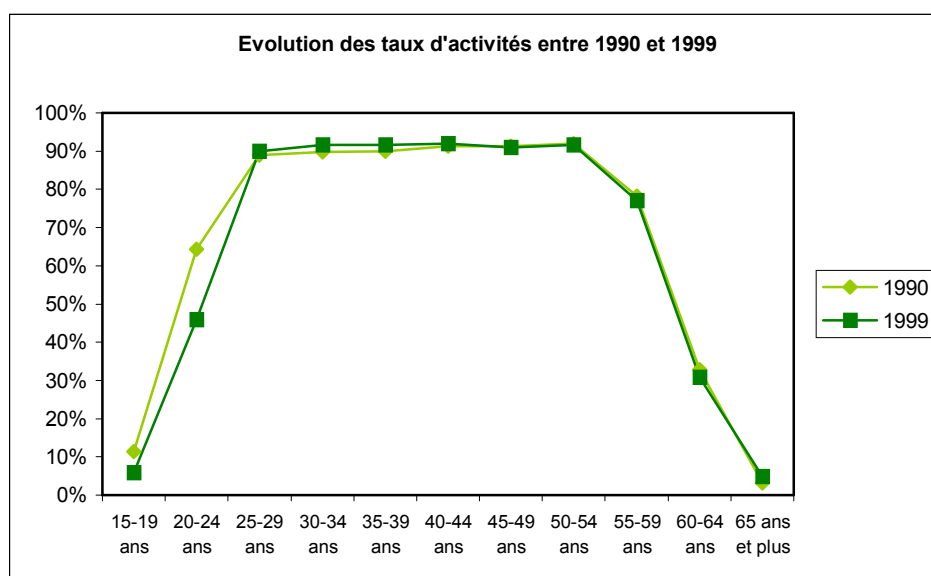
## **2.6. La population active : un taux d'activité supérieur aux moyennes départementales**

On comptait en 1999, 7 295 actifs à Lognes, dont 3 784 hommes et 3 511 femmes.

Le taux d'activité\* élevé de population communale (68,8% contre 62,5% pour le département) s'explique par la structure démographique, qui comprend une proportion importante de jeunes actifs.

Cependant, le taux d'activité communal a diminué entre 1990 et 1999, en particulier du fait du recul de l'activité des jeunes de moins de 25 ans et des personnes de plus de 55 ans. Cela est dû d'une part à une entrée de plus en plus tardive des jeunes dans la vie active, du fait de l'allongement de la durée des études et des difficultés à s'insérer sur le marché du travail. D'autre part, les taux d'activité des plus de 45 ans sont également en légère diminution du fait des difficultés économiques, mais également des départs à la retraite de plus en plus précoce (retraites anticipées). Par contre, les Lognots travaillent proportionnellement plus aux âges intermédiaires.

\* Taux d'activité : nombre d'actifs rapporté à la population totale âgée de plus de 15 ans.



Sur les 7 295 actifs que compte la commune, 6 248 occupent effectivement un emploi (soit 85,6 % des actifs).

	1990		1999		Hommes		Femmes	
	Nombre	%	Nombre	%	1990	1999	1990	1999
Actifs occupés	5 632	100%	6 248	100%	3 104	3 295	2 528	2 953
à temps complet	5 208	92,5%	5 348	85,6%	98,1%	93,2%	85,6%	77,1%
à temps partiel	424	7,5%	900	14,4%	1,9%	6,8%	14,4%	22,9%

Source : INSEE

Parmi les actifs de Lognes ayant un emploi, environ 86% occupent un emploi à temps complet et 14% un emploi à temps partiel. La part du travail à temps partiel a presque augmenté de moitié entre 1990 et 1999. Il est plus répandu chez les femmes que chez les hommes et a de plus augmenté pour ces dernières dans des proportions plus importantes que pour les hommes.

	1990		1999	
	Nombre	%	Nombre	%
Actifs salariés	5 228	92,8%	5 807	92,9%
dont stables (CDI, fonctionnaires)	4 832	85,8%	5 093	81,5%
dont précaires	396	7%	714	11,4%
Actifs non salariés	404	7,2%	441	7,1%
Actifs occupés	5 632	100%	6 248	100%

Source : INSEE

A Lognes, 92,9% des actifs ayant un emploi occupent un emploi salarié et 7,1% un emploi non salarié. Parmi les salariés :

- 81,5% ont un emploi stable (CDI ou fonction publique),
- 11,4% occupent des emplois précaires.

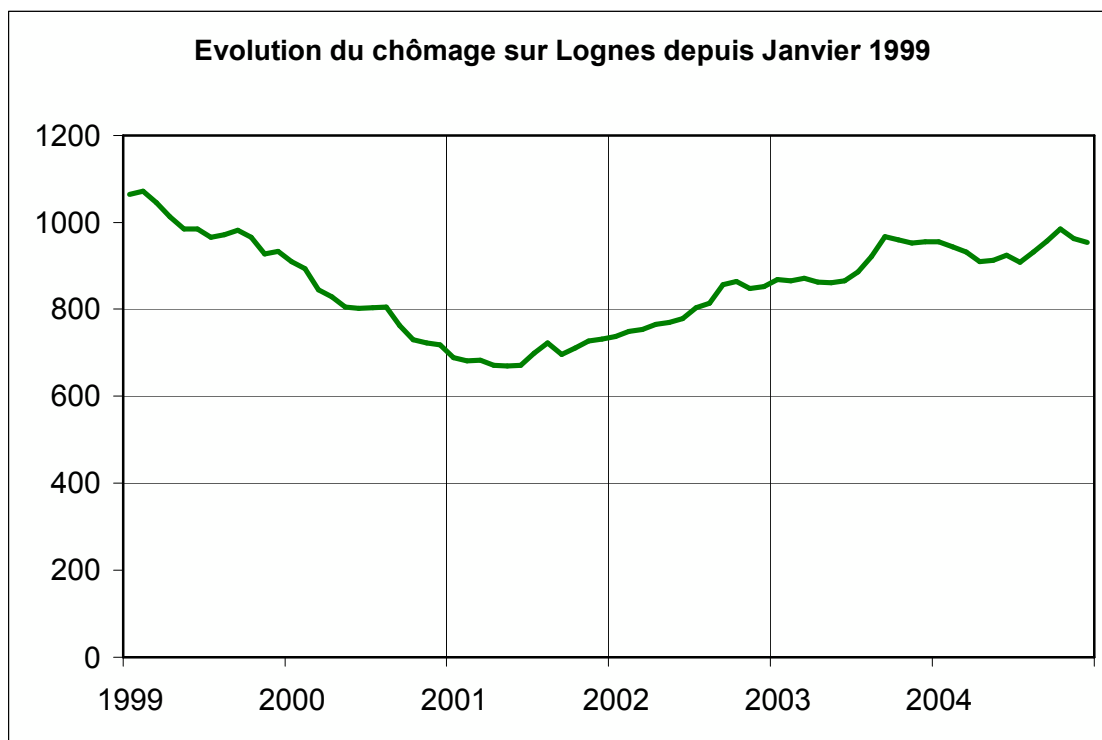
On observe, parallèlement à l'augmentation du travail à temps partiel, une précarisation croissante du travail. Si 7% des actifs occupaient un emploi précaire en 1990, ils sont 11,4% en 1999. Ils ont aussi pratiquement doublé en valeur absolue entre 1990 et 1999, passant de 396 actifs à 714 actifs. On peut donc supposer qu'une partie de la croissance du nombre d'actifs repose sur une augmentation de la précarité des emplois occupés par les Lognais.

## 2.7. Le chômage

D'après le Recensement Général de la Population, Lognes comptait en 1999, 1 029 chômeurs soit presque moitié plus qu'en 1990 (585). En effet, le taux de chômage de Lognes a fortement augmenté entre les deux derniers recensements, passant de 9,3% à 14,1% de la population active. Il était donc en 1999 supérieur à celui observé pour l'ensemble de la Seine-et-Marne (10,2%).

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Janvier</b>	1 064	909	688	737	869	955	941
<b>Février</b>	1 071	893	682	749	865	944	941
<b>Mars</b>	1 045	845	683	753	872	931	922
<b>Avril</b>	1 013	829	671	765	863	910	913
<b>Mai</b>	985	805	670	770	861	913	894
<b>Juin</b>	984	802	671	778	866	924	887
<b>Juillet</b>	966	804	699	804	886	908	881
<b>Août</b>	972	805	723	814	922	931	888
<b>Septembre</b>	982	763	696	857	967	957	907
<b>Octobre</b>	966	730	711	864	959	985	893
<b>Novembre</b>	927	722	727	847	953	962	881
<b>Décembre</b>	933	718	732	852	955	954	855
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>992</b>	<b>802</b>	<b>696</b>	<b>799</b>	<b>903</b>	<b>939</b>	<b>900</b>

Sources : services municipaux

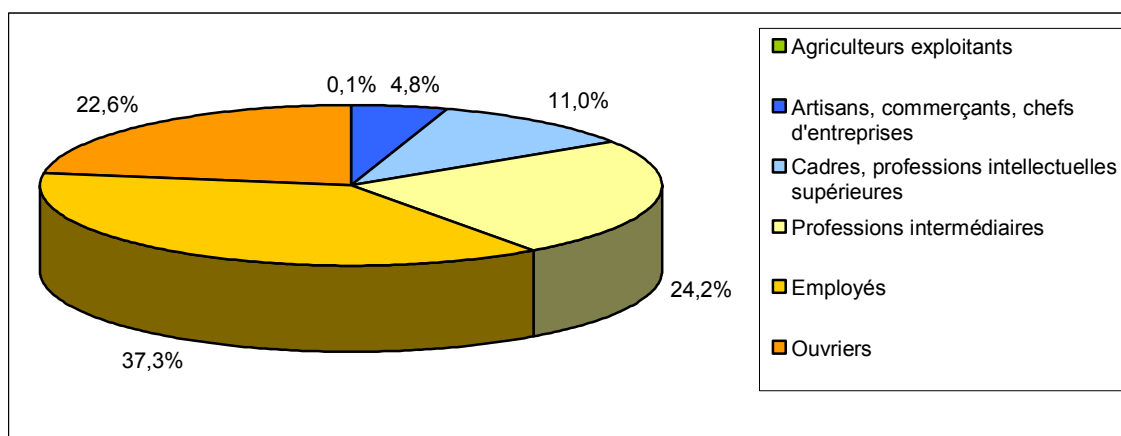


La situation de l'emploi s'était un peu améliorée entre 1999 et 2001. Cependant, après une diminution continue, le nombre de chômeurs lognots a recommencé à croître depuis juin 2001. Ainsi, en décembre 2005, la commune comptait 855 chômeurs (425 hommes et 430 femmes), selon le service emploi de la Mairie de Lognes.

## 2.8. Les catégories socio-professionnelles

	1990		1999		Evolution		Seine-et-Marne 1999
	Nbre	%	Nbre	%	En nbre	En points	%
Agriculteurs exploitants	0	0%	4	0,05%	+4	+0,05	0,7%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	336	5,4%	344	4,8%	+8	-0,6	5,3%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	836	13,3%	788	11%	-48	-2,3	12,2%
Professions intermédiaires	1 388	22,1%	1 732	24,2%	+344	+2,1	25,3%
Employés	2 200	35,1%	2 672	37,3%	+472	+2,2	31,6%
Ouvriers	1 504	24%	1 616	22,6%	+112	-1,4	23,8%

Source : INSEE



La population active de Lognes se répartit principalement en trois grandes catégories socio-professionnelles : les employés, les professions intermédiaires et les ouvriers, qui regroupent 84% des actifs de la commune (contre 80,7% en Seine-et-Marne). Les employés sont les plus nombreux (37,3%) devant les professions intermédiaires (24,2%) et les ouvriers (22,6%). La forte proportion d'employés résidents sur la commune est l'une des spécificités de Lognes par rapport au département de Seine-et-Marne.

## 2.9. Le lieu de travail

Lieu de travail	Lognes		Val Maubuée	Seine-et-Marne
	En nombre	En %		
Commune de résidence	843	13,5%	14,5%	21,7%
Hors de la commune de résidence :	5 405	86,5%	85,5%	78,3%
dont agglomération parisienne	5 184	82,9%	81,3%	
dont Seine et Marne	1 420	22,7%	25%	36,1%
Actifs ayant un emploi	6 248	100%	100%	100%

Source : INSEE

843 Lognots travaillaient dans leur commune de résidence en 1999, soit 13,5% de l'ensemble des actifs ayant un emploi.

86,5% des travailleurs de la commune occupent donc un emploi hors de leur commune de résidence, dont plus de 80% dans l'agglomération parisienne. Cette forte proportion d'actifs allant travailler en dehors de leur commune de résidence pourrait être liée à un déficit d'emplois sur la commune. Or, ce n'est pas le cas, puisque le taux d'emploi\* de Lognes est de 1,15, c'est-à-dire que la commune de Lognes accueille 1,15 emplois pour 1 actif (Ce taux est même de 1,3 si l'on considère les actifs ayant un emploi).

En fait, la forte proportion d'actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence repose sur une inadéquation entre le profil socio-professionnel de la population lognote et la structure des emplois offerts sur la commune. De plus, certains parisiens nouvellement installés sur la commune de Lognes conservent leur emploi à Paris et viennent ainsi grossir les déplacements domicile / travail.

Structure des emplois implantés à Lognes	Lognes 1999	
	Nbre	%
Agriculteurs exploitants	0	0%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	232	3%
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 561	20,8%
Professions intermédiaires	1 981	26,4%
Employés	2 385	31,6%
Ouvriers	1 976	18,2%

Source : INSEE

Ainsi, on observe un léger déficit d'emplois « employés » et « artisans, commerçants et chefs d'entreprises », alors que ces CSP sont fortement représentées parmi les actifs résidant sur la commune. Au contraire, la commune propose un « excès » d'emplois « cadres et professions intellectuelles supérieures » par rapport au profil socio-professionnel de la population active lognote.

Cette relative inadéquation entre le profil des emplois proposés sur la commune et le profil socio-professionnel des actifs lognots se traduit donc par une nécessité pour ces derniers de rechercher leur emploi en dehors du territoire communal.

L'équilibre actifs/emplois se traduit donc à Lognes par d'importants chassés-croisés entre les habitants allant travailler hors de la commune et les personnes extérieures venant travailler à Lognes, ce que facilite la bonne desserte de la commune par les infrastructures de transport.

---

\* Taux d'emploi : nombre d'emplois rapporté au nombre d'actifs de la commune.

### 3. LES EMPLOIS ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Le Val Maubuée constitue un pôle économique important dans l'Est parisien. Il a connu un développement important (emplois multipliés par 9 entre 1975 et 1990). Le Schéma Directeur Local indique qu' :

- entre 1984 et 1998, le nombre d'emplois est passé de 16 000 à 36 800, soit une augmentation de 130%, alors que la population résidente ne progressait que de 48% dans le même temps ;
- en 1995, le Val Maubuée concentrait 34% des emplois comptabilisés sur Marne-la-Vallée.

#### 3.1. L'emploi

La création de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée avait pour objectif un rééquilibrage du développement économique de l'agglomération parisienne vers l'Est. La réalisation de logements devait donc nécessairement s'accompagner d'une création d'emplois, afin de parvenir à un équilibre habitat/emplois.

Ainsi, à Lognes, l'ouverture à l'urbanisation de la ville nouvelle s'est traduite par la réalisation de vastes zones d'activités en bordure de la A4, ce qui permet une desserte aisée par la voie routière, mais également de zones de bureaux intégrées dans le tissu urbain, notamment à proximité immédiate de la station de RER.

Selon le R.G.P., la commune de Lognes accueillait 8 367 emplois en 1999 contre 5 488 en 1990, soit une augmentation de plus de 50%. Lognes présente ainsi un quasi équilibre habitat/emploi, puisqu'elle accueille 1,15 emplois par actifs résidents.

Secteur d'activités	1990		1999		Evolution 90-99
	Effectifs	%	Effectifs	%	En nombre
Agriculture	0	0%	0	0%	0
Industrie, dont	1 472	26,8%	1 017	12,1%	- 455
<i>Industries des biens de consommation</i>			355		
<i>Industries des biens intermédiaires</i>			299		
<i>Industries des biens d'équipement</i>			226		
<i>Industries agricoles et alimentaires</i>			74		
<i>Energie</i>			59		
Construction	212	3,9%	151	1,8%	- 61
Tertiaire dont :	3 804	69,3%	7 199	86%	+ 3 395
<i>Commerces</i>			1 672		
<i>Services aux entreprises</i>			1 521		
<i>Administration</i>			1 105		
<i>Transport</i>			641		
<i>Education, santé et action sociale</i>			515		
<i>Activités financières</i>			463		
<i>Services aux particuliers</i>			388		
<i>Activités immobilières</i>			53		
Total des emplois	5 488	100%	8 367	100%	+ 2 879

Source : INSEE, recensement 1999



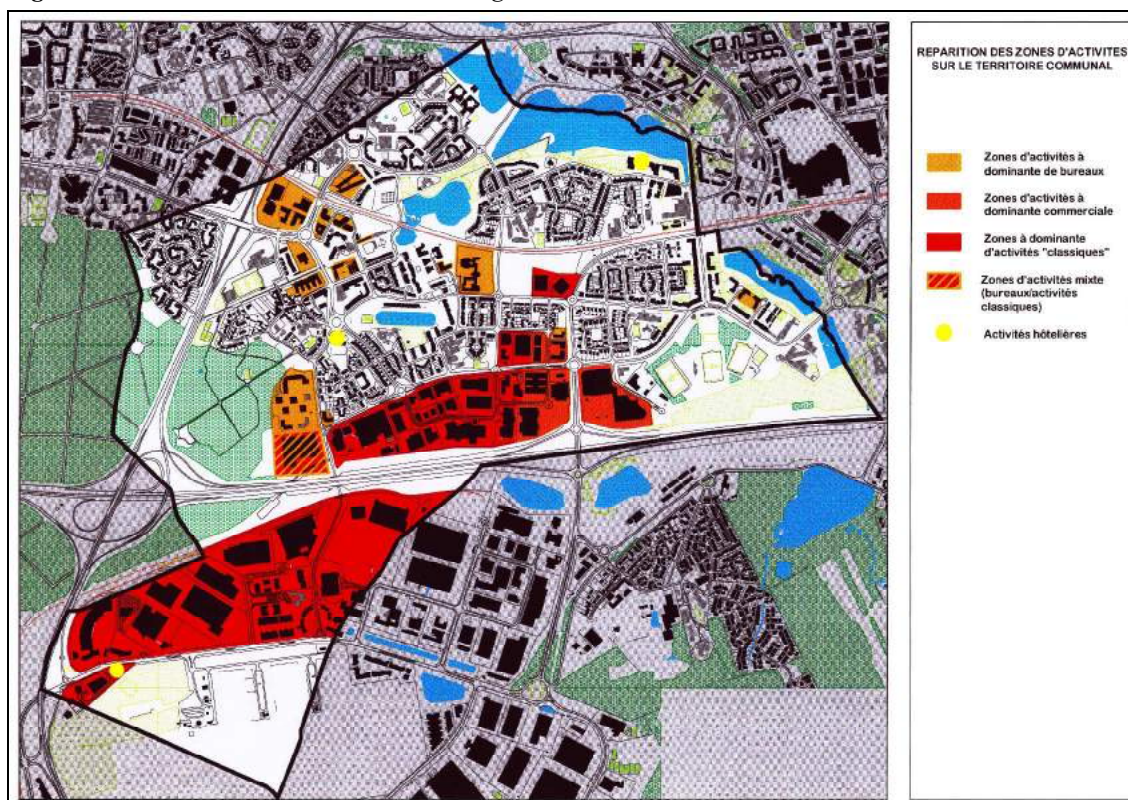
- Le tertiaire domine nettement l'emploi communal. Avec 7 199 emplois, il dispose de 86% des emplois implantés à Lognes. Les secteurs d'activités les plus pourvoyeurs d'emplois sont le commerce (1 672 emplois), suivi des services aux entreprises (1 521 emplois) et de l'administration (1 105 emplois, dont 470 emplois pour le ministère de l'intérieur et 350 emplois communaux). Le tertiaire est le seul secteur à avoir contribué à l'augmentation du nombre d'emplois communaux, signe d'une tertiarisation croissante de l'économie locale. Ce développement du tertiaire est caractéristique du développement de l'activité en ville nouvelle.
- La baisse d'emplois dans l'industrie s'inscrit dans la tendance générale de désindustrialisation de l'Ile-de-France. A Lognes, elle a perdu 455 emplois par rapport à 1990.

Selon les sources de l'Observatoire économique et urbain du SAN du Val Maubuée, 90% de ces emplois sont localisés dans les zones d'activités et de bureaux de la commune.

Ces emplois sont répartis dans 407 établissements, dont 93% sont des entreprises de moins de 50 salariés (55% comptent même moins de 5 salariés). La plupart de ces établissements exercent des activités de commerces de gros ou de services aux entreprises. La majorité de ces établissements, et en particulier ceux de plus de 50 salariés, sont localisés dans les zones d'activités économiques.

## **3.2. Les zones d'activités**

Figure 38 : Carte des zones d'activités de Lognes



Les emplois de Lognes sont principalement répartis sur :

### **3.2.1. Le pôle tertiaire du centre urbain du Mandinet :**

Organisé autour de la station RER de Lognes-Le Mandinet, ce pôle de bureaux s'inscrit dans le tissu urbain de Lognes et profite des aménagements qualitatifs et des espaces verts de proximité du centre de quartier. Il compte environ 100 000 m<sup>2</sup> de bureaux et accueille plus de 2 000 emplois. Le siège social et administratif de CONFORAMA, avec quelques 300 emplois, est le plus bel exemple d'implantation.

Tourné dans un premier temps vers des activités de service comptable et informatique, son développement a ensuite évolué vers des services financiers, notamment sous forme de centres de traitement informatique liés au domaine bancaire. La création du nouveau centre-ville, regroupant services administratifs communaux, ainsi que des commerces et services privés, a renforcé son potentiel. Il accueille également l'ONISEP, établissement national d'information sur les formations, les métiers et leur évolution, dont la délocalisation a été voulue par l'Etat, dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire et de développement des villes nouvelles.

Si on y rattache la zone d'activités très tertiaisée du Parc de Lognes, qui accueille sur environ 20 000 m<sup>2</sup> des PMI-PME spécialisées dans les services aux entreprises (soit près de 500 emplois), on obtient un des premiers pôles tertiaires en fonctionnement sur le Val Maubuée. Le centre de Sécurité Sociale du Val Maubuée et les locaux des Assedic y sont également installés.

L'existence de quelques terrains libres, bien situés autour de la station RER, devrait permettre de renforcer et compléter le pôle existant.

### **3.2.2. La zone d'activités du Mandinet / Segrais :**

Elle comprend 113 000 m<sup>2</sup> de locaux et se compose de deux zones d'activités limitrophes en bordure nord de la A4 : l'une à l'ouest, appartient à la ZAC du Mandinet, et est destinée aux activités industrielles « classiques » ; l'autre à l'est, appartient à la ZAC du Segrais et correspond au pôle commercial de « Valorée ».

Initialement à dominante industrielle, le parc d'activités du Mandinet / Segrais évolue en accueillant des activités de commerces de gros et de détail, des activités de production et de services. Il accueille à l'heure actuelle près de 2 000 emplois.

La Parc d'activité Mandinet/Segrais a été complété par l'implantation en 2005 de l'entreprise Burton, rue de la Maison Rouge.

### **3.2.3. La zone d'activités de Pariest :**

C'est la zone d'activités la plus importante du Val Maubuée. Implantée sur les communes de Croissy-Beaubourg, Emerainville, Noisiel, Pontault-Combault et Lognes, elle couvre 400 hectares, dont 247 hectares commercialisables, hors emprises publiques. 61,7 hectares (15,5%), soit 171 000 m<sup>2</sup> de locaux, sont localisés sur le territoire communal de Lognes. Sa localisation en dehors des zones à forte urbanisation a permis de proposer des lots industriels de grandes superficies et une plus grande variété de type d'activités.

Le parc d'activités de Paris-Est devait permettre, par ses programmes de bureaux, d'entrepôts ou d'activités de production, de fournir environ 10 000 emplois apportant ainsi une large contribution à l'équilibre emplois/actifs du secteur du Val Maubuée et de la Ville Nouvelle. Le nombre d'emplois sur la zone d'activités était de 8 542 emplois en 1998. L'objectif de 10 000 emplois fixé en 1976 était donc pratiquement atteint en 1998.

Cette zone demeure le plus gros pôle d'emplois de la Ville Nouvelle : elle regroupe près de 25% des entreprises du Val Maubuée et 34% des emplois, dont près de la moitié sont liés aux activités commerciales et plus particulièrement au commerce de gros non alimentaire. Après s'être développée principalement autour des entreprises d'entrepôt et de logistique, puis de transformation et de petite fabrication, l'activité économique se « tertiarise » de plus en plus sur le secteur du Val Maubuée, ce qui fait reculer la part d'entrepôt et de stockage. Ainsi, la zone d'activités de Paris-Est présente une structure plus variée, qui devrait concourir à une augmentation du nombre et de la qualification des emplois.

Des extensions sont encore possibles et plusieurs permis de construire ont récemment été accordés sur le territoire communal de Lognes (extension du site SEITA-ALTADIS, extension du site COPERA, construction d'un magasin DECATHLON,...).

### 3.2.4. Les surfaces d'activités encore disponibles :

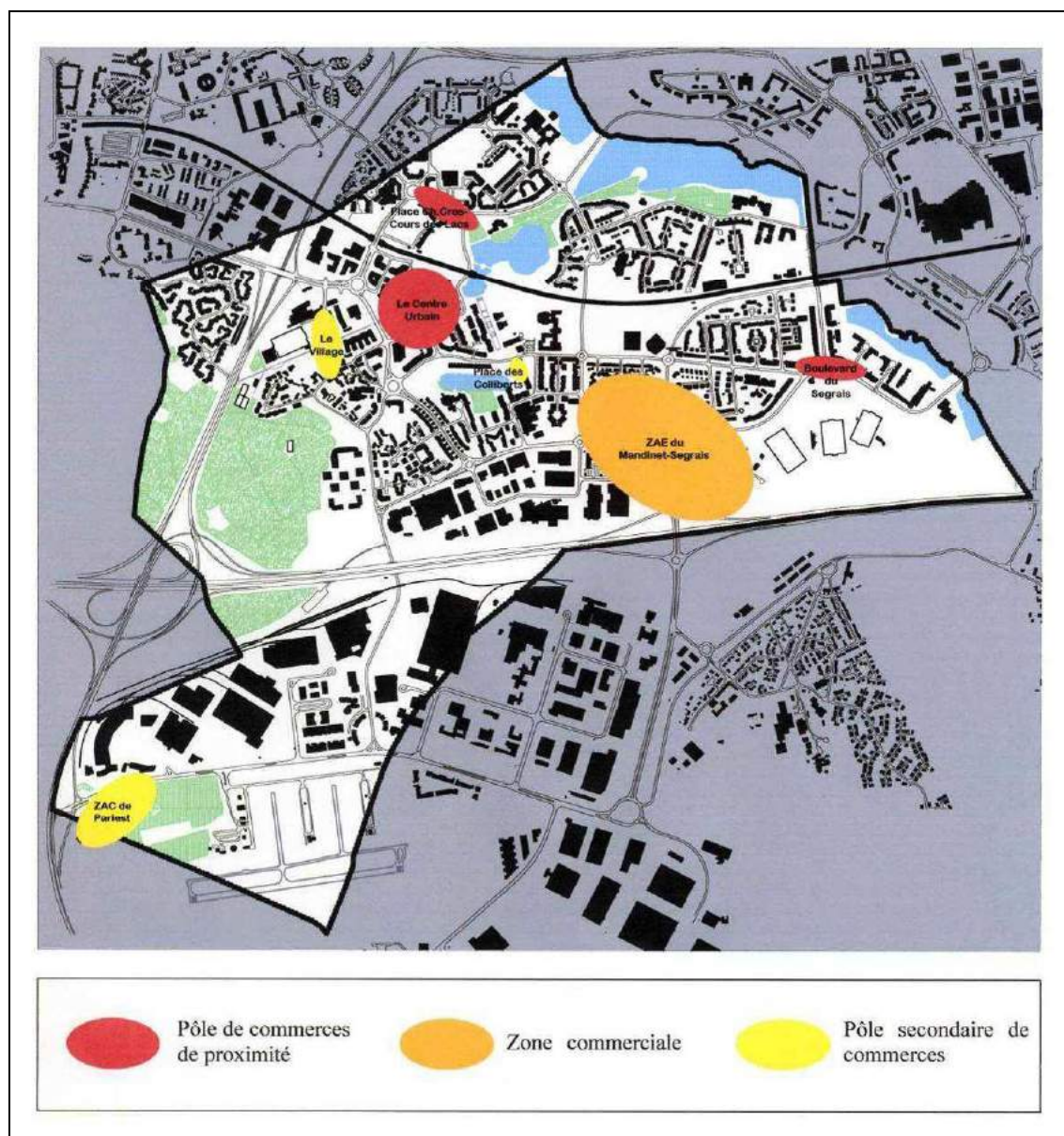
La demande de locaux d'activités reste importante sur le Val Maubuée et en particulier à Lognes. Avec une surface de 10 663 m<sup>2</sup> de locaux d'activités placés (loués ou vendus) en 2001, Lognes est la deuxième commune la plus demandée (après Croissy-Beaubourg) en matière d'implantation d'entreprises. Entre janvier et juin 2002, 11 227 m<sup>2</sup> de locaux supplémentaires ont été placés, démontrant le dynamisme économique de la commune. Il n'y avait donc plus, au 30 juin 2002, que 6 403 m<sup>2</sup> de surfaces d'activités déjà existantes disponibles sur le territoire communal.

En matière de bureaux, Lognes est la commune du Val Maubuée la plus demandée, avec 3 557 m<sup>2</sup> placés en 2001 et 2 254 m<sup>2</sup> placés durant les six premiers mois de l'année 2002. Ils restaient donc 4 376 m<sup>2</sup> de surfaces de bureaux disponibles à Lognes au 30 juin 2002. En particulier, environ 23 000 m<sup>2</sup> de terrains sont encore disponibles dans la ZAC du Segrais, entre la rue Gabriel, le cours des Petites Ecuries, la ligne du RER A et le boulevard F. Chopin.



### 3.3. L'activité commerciale

Figure 39 : Localisation des commerces



Sur le territoire communal de Lognes, les commerces se répartissent en sept pôles géographiques, dont le contenu et la fonction principale sont décrits dans le tableau ci-dessous :

SITE	CONTENU	FONCTION
Centre Urbain : - Esplanade des Droits de l'Homme - Place des Libertés Publiques	15 commerces, dont : - 2 supérettes asiatiques - 1 pharmacie - 3 banques - 1 bar/brasserie - 3 restaurants asiatiques	Centre de proximité et d'accompagnement des entreprises
Le cours des Lacs – Place Charles Cros	10 commerces, dont : - 1 boulangerie/pâtisserie - 1 pharmacie - 1 bar/tabac/brasserie - 3 restaurants asiatiques - 1 épicerie asiatique La Poste	Centre de proximité
Boulevard du Segrais	7 commerces, dont : - 1 supérette asiatique - 1 pharmacie - 1 dépôt de pain - 1 bar/brasserie/PMU - 1 tabac presse - 1 pizzeria	Centre de proximité
La Place des Colliberts	5 commerces, dont : - 1 superette - 1 boulangerie - 1 cyber café - 1 pharmacie - 1 bar PMU. La Police nationale La Maison de l'Enfance et de la Famille Le centre médico-psychologique pour adolescents	Centre de proximité
Le Village	5 commerces, dont : - 1 restaurant/bar/tabac - 1 bar - 1 café/brasserie - 1 fleuriste	Commerces diffus
ZAC de Paris-Est	7 commerces, dont 4 brasseries-restaurants	Accompagnement des entreprises
Centre commercial de « Valorée »	Une quinzaine de grandes et moyennes surfaces, dont 1 Leroy-Merlin	Zone commerciale d'agglomération

### **3.3.1. Le centre commercial « Valorée » :**

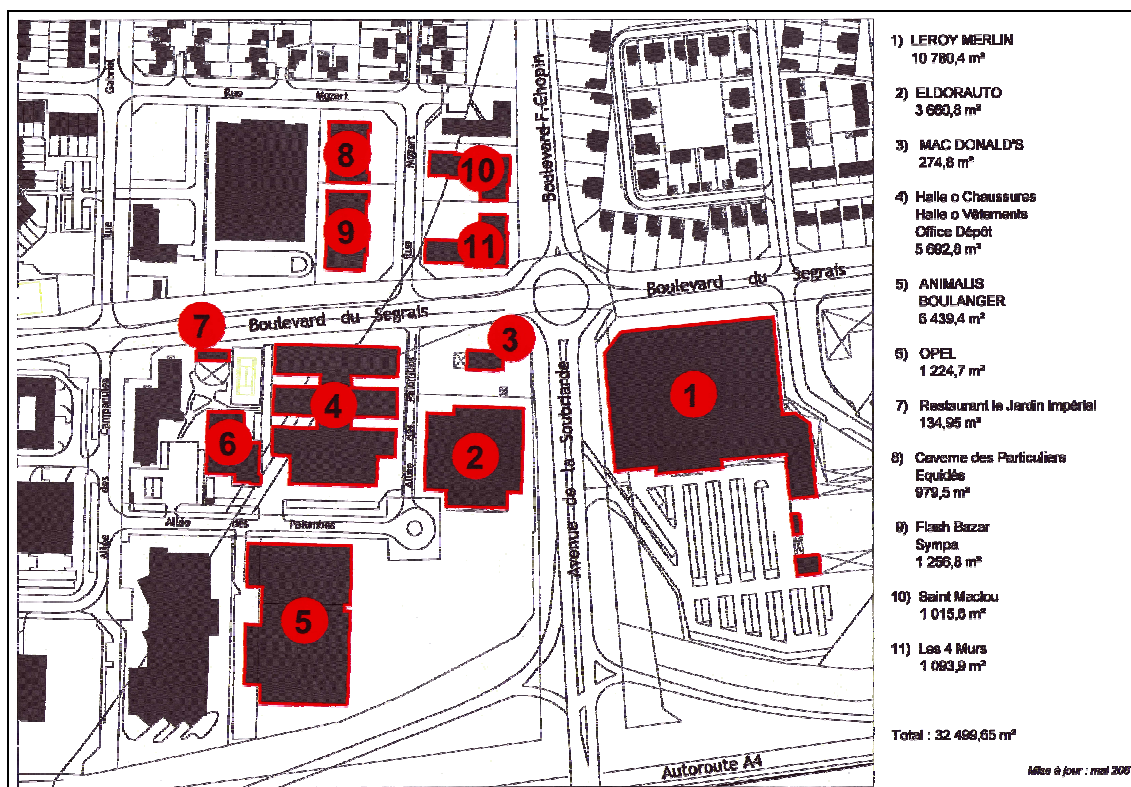
Les commerces de grande surface à dominante alimentaire ne sont pas représentés sur la commune, mais le Val Maubuée compte deux hypermarchés à dominante alimentaire, l'un à l'est, le centre commercial de Torcy, l'autre à l'ouest, le centre commercial du Ru de Nesles à Champs-sur-Marne.

Par compte, Lognes accueille le seul pôle d'importance du Val Maubuée de commerces de grandes et moyennes surfaces non alimentaires : le centre commercial « Valorée ».

Situé sur la ZAC du Segrais, il est orienté vers les biens d'équipement de la maison et de la personne.

Ce pôle commercial regroupe des commerces de moyennes et grandes surfaces, qui s'étendent sur 33 000 m<sup>2</sup> et représentent 400 emplois. Il accueille environ 2 millions de visiteurs par an. 16 enseignes s'y sont installées, notamment les enseignes Leroy-Merlin et El Dorauto, qui présentent respectivement des surfaces de vente de 11 000 m<sup>2</sup> et 3 700 m<sup>2</sup> (surfaces de vente et ateliers). En complément, d'autres enseignes occupent des surfaces plus modestes : Boulanger (2 985 m<sup>2</sup>), Animalis (1652 m<sup>2</sup>),...

Figure 40 : Commerces appartenant au centre commercial « Valorée »



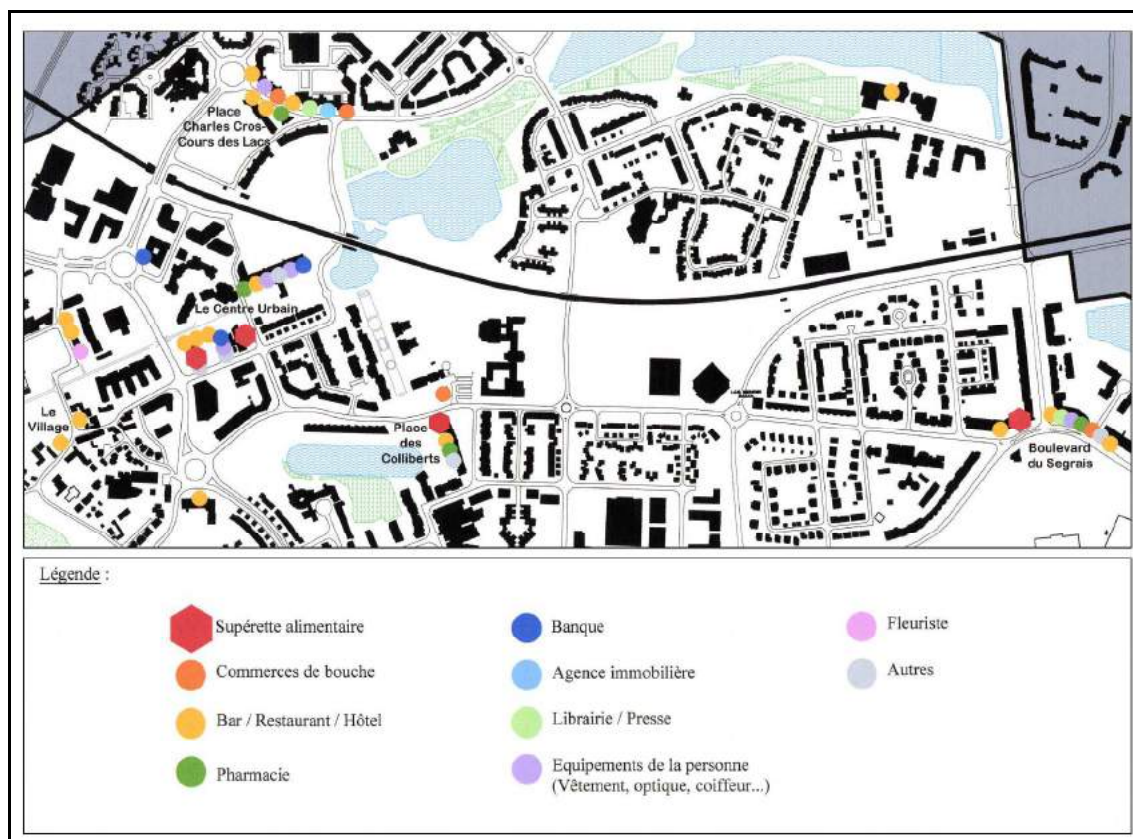
Ce pôle commercial, créé en 1988, est devenu l'un des tous premiers sites de commerces non alimentaires de Seine-et-Marne. Cependant, il souffrait d'un manque de visibilité, lié à l'absence d'une dénomination commune permettant de l'identifier. Ainsi, depuis 2005, il porte le nom de centre commercial « Valorée », en relation avec l'association des commerçants créée le 7 juin 2005, en vue de valoriser ce secteur en proposant diverses animations commerciales. « Valorée » entend devenir un centre commercial à part entière, en complément des centres commerciaux Bay 1 et Bay 2, situés sur les communes voisines de Torcy et Collégien. Cette nouvelle dénomination s'est accompagnée de la mise en place d'une signalétique propre, permettant de mieux identifier et repérer cette zone commerciale.

### 3.3.2. Les commerces de proximité :

La commune compte également plusieurs petits commerces, regroupés en « centre de proximité ». Résultats d'une politique d'implantation volontaire, affirmée par les schémas d'aménagement initiaux du Val Maubuée, ils desservent la population des différents quartiers de la commune pour leurs besoins quotidiens. Certains de ces centres de quartier, comme le Centre Urbain, la Place Charles Cros et le centre du Segrais, présentent une structure relativement développée et constituent un appel commercial. D'autres, de taille plus modeste, voient leur attraction baisser et sont fortement concurrencés par les nouveaux centres.



Figure 41 : Localisation des commerces (détail)



Cette volonté de répartition homogène, même dans des quartiers peu denses, pose aujourd'hui le problème de la pérennité des unités les plus modestes ne regroupant que quelques commerces. Ainsi, place des Colliberts, dans le cadre du CADUCE, la structure commerciale de cette place a pu être revalorisée et étoffée, notamment avec l'implantation d'une boulangerie et d'une supérette.

Si certains de ces pôles commerciaux présentent les qualités et le contenu commercial de centres de quartiers, aucun ne s'apparente cependant à un véritable centre-ville. Cette absence de centralité, voulue par l'aménageur public, peut également être l'une des causes du manque de dynamisme, voire de la fermeture, de petits centres commerciaux de quartier.

Ainsi, l'alimentaire frais est sous-représenté à Lognes, en raison de l'absence de centralité forte, où se localisent traditionnellement ces spécialités. De plus, Lognes n'accueille aucun marché de produits alimentaires. Les habitants tendent donc à fréquenter le marché du Lizard à Noisiel et dans une moindre mesure le marché de Torcy.

Les équipements et soins à la personne sont également déficitaires en raison de la concurrence des grands équipements voisins, en particulier depuis l'ouverture en 2003 du Centre Commercial Bay 2 à Torcy.

En revanche, les services ainsi que la restauration présentent une offre suffisante, grâce à la présence des entreprises qui constituent la clientèle principale de ce type de services et de commerces.



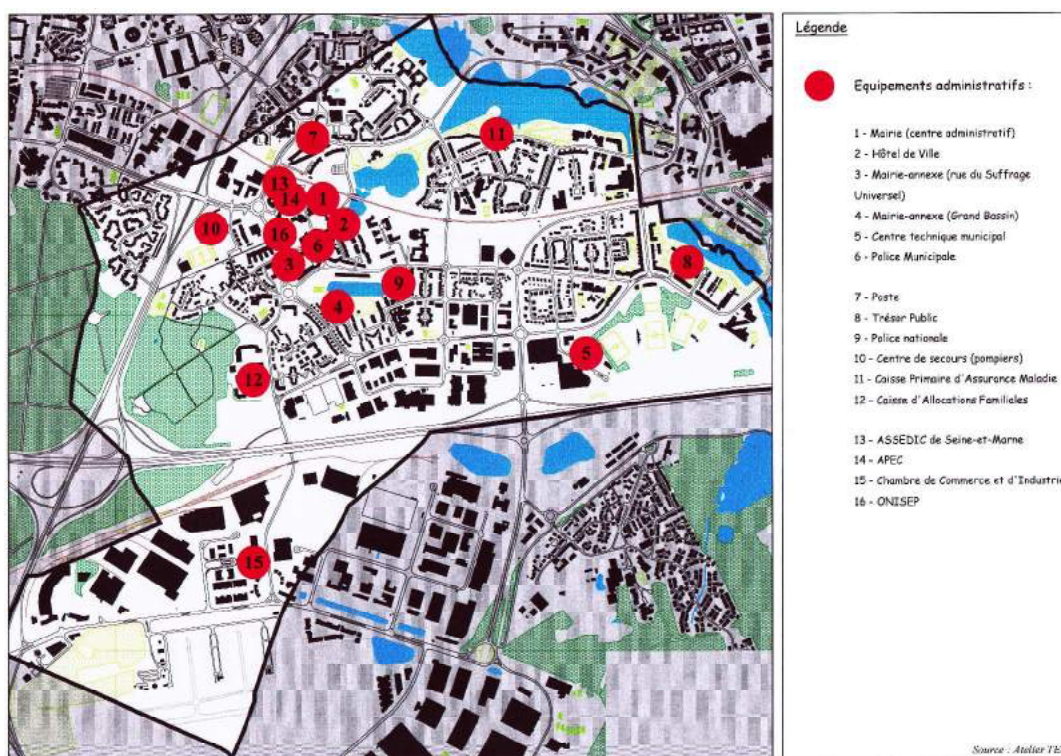
## 4. LES EQUIPEMENTS PUBLICS

Compte tenu de l'organisation spatiale polycentrique de Lognes et de l'absence d'un centre unique, les équipements structurants ont été répartis dans les principaux centres de quartiers, de manière à desservir l'ensemble de la population. Il en résulte des pôles d'attractions urbains, qui concentrent équipements et services.

### 4.1. Les équipements administratifs

- la Mairie (centre administratif),
- l'Hôtel de Ville,
- la mairie annexe (rue du Suffrage Universel et rue du Parc),
- le Centre Technique Municipal,
- le Poste de Police Municipale,
  
- la Poste,
- le Trésor Public,
- le Poste de Police nationale,
- le Centre de secours des pompiers,
- la Caisse Primaire d'Assurance Maladie,
  
- les ASSEDIC de Seine-et-Marne,
- l'A.P.E.C. (association pour l'emploi des cadres),
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine-et-Marne,
- l'ONISEP (office national d'information sur les enseignements et les professions).

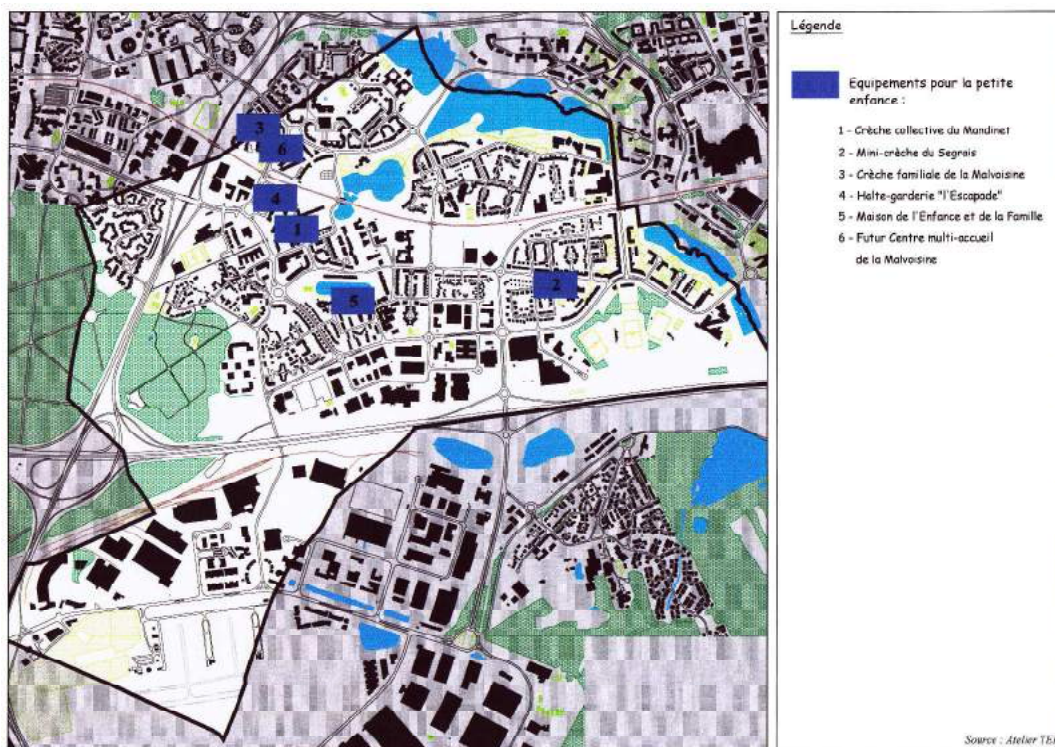
Figure 42 : Carte des équipements administratifs



De plus, une antenne sociale de la Caisse d'Allocations Familiales (C.A.F.) a récemment ouvert dans les locaux du L.C.R. Les Riveraines, rue de la Tour d'Auvergne.

## 4.2. Les équipements de la petite enfance

Figure 43 : Carte des équipements de la petite enfance



L'arrivée massive de jeunes couples, avec une forte demande de prise en charge d'enfants en bas âge, a conduit la municipalité à mener une politique active en direction de la petite enfance.

La ville de Lognes possède les structures suivantes :

- la crèche collective du Mandinet, de 66 places, 16 rue Nicolas Appert ;
- la mini-crèche du Segrais, « La Petite Fugue », de 22 places, rue Erik Satie ;
- la halte-Garderie « l'Escapade », conçue pour être utilisée en mini-crèche de 20 places, square Philippe Lebon ;
- la crèche familiale de la Malvoisine, de 37 places, rue Mithridate ;

Une quinzaine d'assistantes maternelles, agréées par les services PMI de la DASSMA et employées par la municipalité, accueillent les enfants à leur domicile ; elles sont réparties sur tous les quartiers.

Afin de compléter le dispositif « Petite Enfance », une Maison de l'Enfance et de la Famille a été ouverte Place des Colliberts en 1997. Ce projet, financé par le SAN du Val Maubuée, a pour objectif d'apporter une réponse aux problèmes sociaux des habitants, en créant une structure impliquant la Mairie, la DASSMA, la CAF et les habitants. Cet équipement propose :

- un service PMI ;
- un relais assistance maternelle ;
- une mini halte-garderie, dont le fonctionnement est de type « ouvert » (avec implication des parents) et qui permet d'accueillir 15 enfants ;
- des salles de réunions pour les associations ;
- des permanences sociales.

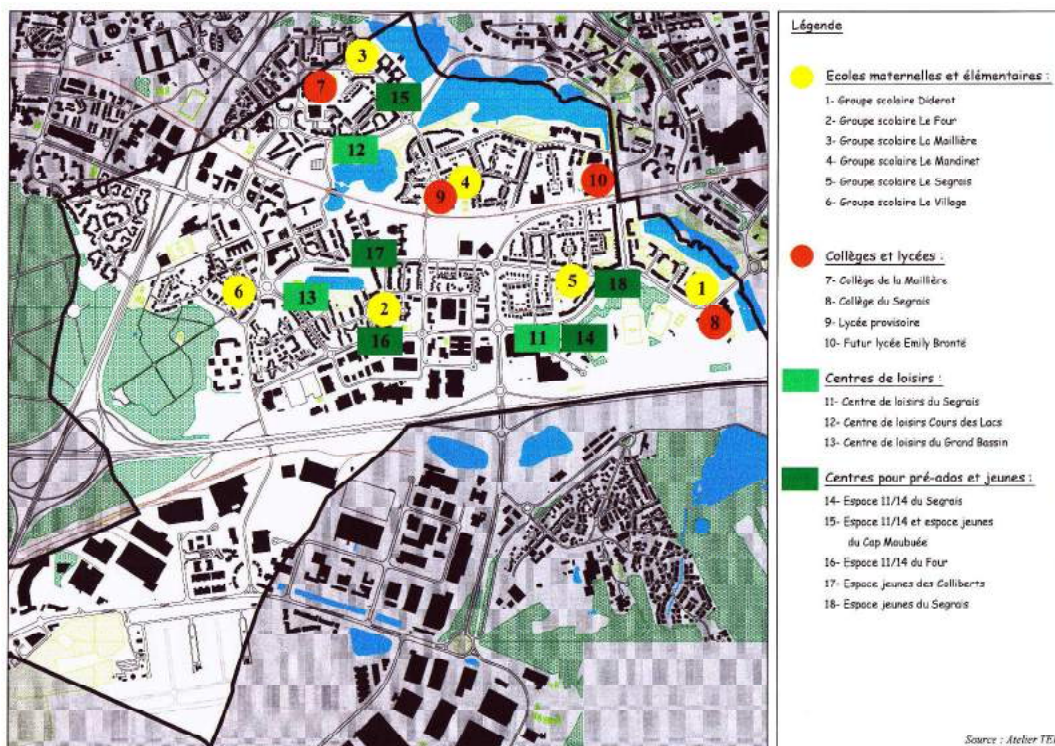
Ses missions peuvent évoluer en fonction des attentes exprimées par les habitants.



De plus, afin de rendre le fonctionnement du service Petite Enfance plus cohérent, la municipalité a décidé d'aménager une partie du groupe scolaire de la Malvoisine, fermé depuis la rentrée 2005, en centre multi-accueil petite enfance.

### **4.3. Les équipements scolaires et para-scolaires**

Figure 44 : Carte des équipements scolaires et para-scolaires



#### **4.3.1. Les écoles maternelles et élémentaires publiques :**

La ville accueillait à l'origine 8 groupes scolaires, implantés en prévision de la localisation des futurs quartiers d'habitat, mais également pour constituer des éléments de repère urbains. En 2007, six de ces groupes scolaires abritent encore une école primaire :

- **Le groupe scolaire Diderot**, boulevard du Segrain ;
- **Le groupe scolaire du Four**, Grande Allée des Charmilles ;
- **Le groupe scolaire de la Maillière**, place Louis Jouvot ;
- **Le groupe scolaire du Mandinet**, mail Le Corbusier ;
- **Le groupe scolaire du Segrain**, cours G. Gershwin ;
- **Le groupe scolaire du Village**, rue de la Mairie.

A chaque groupe scolaire est annexé un plateau d'éducation physique et sportive (EPS).

- **Le groupe scolaire du Grand Bassin :**

A l'origine, ce groupe scolaire accueillait 12 classes. Or, la diminution progressive des effectifs scolaires dans les écoles maternelles et primaires a amené la fermeture de ce groupe scolaire en 1997 et une réorganisation de la carte scolaire. Les élèves ont été répartis entre les groupes scolaires du Four, de

la Malvoisine et du Village. Cette décision a été accompagnée par la création dans les locaux ainsi dégagés d'un équipement polyvalent qui accueille de nouvelles fonctions (centre de loisirs, locaux de la radio locale, ludothèque, maison des nouvelles technologies,...) liées à l'évolution de la vie de la commune et aux besoins des différentes catégories de population.

- **Le groupe scolaire de La Malvoisine :**

Depuis la rentrée scolaire 2005, le groupe scolaire de La Malvoisine n'accueille plus de classes élémentaires et maternelles. Sa restructuration en équipement polyvalent est actuellement en cours. Il accueillera désormais un centre multi-accueil pour la petite enfance, une annexe du Conservatoire Intercommunal de Musique et de Danse, des locaux associatifs et une formation du GRETA à l'attention des puéricultrices.

	Effectifs maternels	Effectifs élémentaires	Effectifs totaux
Année scolaire 1995/1996	889	1 643	2 532
Année scolaire 1996/1997	850	1 548	2 398
Année scolaire 1997/1998	789	1 421	2 210
Année scolaire 1998/1999	767	1 364	2 131
Année scolaire 1999/2000	753	1 271	2 024
Année scolaire 2000/2001	708	1 235	1 943
Année scolaire 2001/2002	694	1 168	1 862
Année scolaire 2002/2003	670	1 156	1 826
Année scolaire 2005/2006	597	985	1 582

Source : Services municipaux

Entre la rentrée 1995/1996 et la rentrée 2002/2003, les effectifs scolaires ont connu une baisse continue. Ainsi, l'effectif total d'enfants scolarisés en maternelle et en élémentaire est passé entre ces deux périodes de 2 532 élèves à 1 826 élèves, soit une diminution de 28% en l'espace de sept ans. Cette diminution est particulièrement sensible pour les effectifs des classes élémentaires, qui ont baissé de 30% sur la période. Les classes maternelles ont quant à elles accusé une perte de près de 25% de leurs effectifs. Les écoles de Lognes comprenaient 76 classes à la rentrée 2002 (27 maternelles et 49 élémentaires), contre 105 classes à la rentrée 1995 (35 maternelles et 70 élémentaires). Cette évolution correspond à la fermeture d'un groupe scolaire et une diminution moyenne de deux classes par groupes scolaires.

Rentrée 2005 :	Maternelles		Elémentaires		Effectifs totaux
	Effectifs	Nombre de classes	Effectifs	Nombre de classes	
Diderot	82	3	129	5	211
Four	109	4	158	7	267
La Maillière	132	5	233	10	365
Le Mandinet	120	4	150	6	270
Le Segrais	70	3	148	6	218
Le Village	84	3	167	7	251
Total	597	22	985	41	1 582

Source : Services municipaux

Cette diminution des effectifs scolaires s'est confirmée à la rentrée 2005, avec une diminution de 13,5% des effectifs totaux par rapport à la rentrée 2002.

#### **4.3.2. Les centres d'accueil pré et post-scolaire :**

Sur les six groupes scolaires que compte désormais la commune, trois possèdent des locaux permettant l'accueil des élèves, le matin et le soir : les groupes scolaires Diderot, Segrais et Mandinet.

Sinon, les enfants des autres groupes scolaires sont accueillis dans les deux centres d'accueil et de loisirs (C.A.L.) que compte la commune : le C.A.L. du Cours des Lacs et le C.A.L. du Grand Bassin. Une équipe d'animateurs accompagne les enfants du centre à l'école le matin et viennent les chercher le soir. Ces déplacements à pied nécessitent des cheminements et des traversées piétonnes sécurisées, en raison de la circulation rapide des véhicules sur les boulevards urbains.

Centres d'accueil pré et post-scolaires	Nombre d'enfants accueillis (moyenne depuis sept 2000)
Cours des Lacs	90
Grand Bassin	90
Diderot	40
Mandinet	60
Segrais	50

Source : Services municipaux

#### **4.3.3. Les centres de loisirs maternelles et élémentaires**

La commune de Lognes compte également trois centres de loisirs :

- Centre de loisirs Segrais, boulevard du Segrais,
- Centre de loisirs Cours des Lacs, cours des Lacs,
- Centre de loisirs du Grand Bassin, rue du Parc.

Ils accueillent les enfants de la maternelle à l'élémentaire, les mercredis et les vacances scolaires.

Centre de loisirs	Nombre d'enfants accueillis le mercredi			Nombre d'enfants accueillis pendant les vacances scolaires		
	Maternel	Elémentaire	Total	Maternel	Elémentaire	Total
Cours des Lacs	80	65	145	48	44	92
Grand Bassin	59	44	103	30	28	58
Segrais	88	41	129	24	21	45
Total	227	150	377	102	93	195

Source : Services municipaux

#### **4.3.4. Les centres pré-ados et jeunes**

Afin de répondre aux attentes de la tranche d'âge des pré-adolescents et des adolescents, qui a sensiblement augmenté durant les dernières années, la commune a entamé une réflexion dès 1995, qui s'est traduite par l'ouverture de trois espaces 11/14, mais aussi de trois Espaces Jeunes, pour la tranche d'âge des 15-25 ans :

- Espace 11/14 du Segrais, boulevard du Segrais ;
- Espace 11/14 du Cap Maubuée, rue Jules Raimu ;
- Espace 11/14 du Four, Grande Allée des Charmilles ;

- Espace Jeunes des Colliberts, Place des Colliberts ;
- Espace Jeunes du Cap Maubuée, rue Jules Raimu ;
- Espace Jeunes du Segrais, boulevard du Segrais.

#### 4.3.5. Les collèges et lycées

##### • Les collèges :

La commune possède deux collèges :

- Le collège de la Maillière, place Marcel Pagnol, dans le quartier de la Maillière. Il accueillait 710 élèves à la rentrée 2002, dont 505 Lognots.
- Le collège du Segrais, place Gaston Defferre, dans le quartier du Segrais. Il accueillait 487 élèves à la rentrée 2002, dont 381 Lognots.

Effectifs des collèges :	Collège de la Maillière	Collège du Segrais
Capacité d'accueil	900	600
Année scolaire 1999/2000	875	504
Année scolaire 2000/2001	786	497
Année scolaire 2001/2002	750	480
Année scolaire 2002/2003	710	487

Source : Services municipaux

Conformément aux écoles, les effectifs des collèges ont connu une baisse continue entre la rentrée 1999/2000 et la rentrée 2002/2003. Ainsi, l'effectif total d'élèves scolarisés au collège est passé de 1 379 élèves à 1 197 élèves, soit une diminution de 13% en l'espace de trois ans. Cette diminution est particulièrement sensible pour le collège de la Maillière, qui a perdu 165 élèves entre la rentrée 2001 et la rentrée 2002. Le collège du Segrais connaît une relative stabilité de ses effectifs (+7 élèves en 2002, par rapport à 2001).

Il est à noter que le collège de la Maillière et le collège du Segrais accueillent de nombreux élèves des communes voisines (de Noisiel pour le premier et de Croissy-Beaubourg pour le second). Or, ces deux communes sont aujourd'hui touchées par une diminution de leur population (due à un solde migratoire négatif) et par un phénomène de vieillissement, qui se traduisent notamment par une diminution des enfants d'âge scolaire. Les processus démographiques des communes voisines ont donc des conséquences directes sur la diminution des effectifs des collèges lognots.

##### • Les lycées :

Jusqu'à présent, les lycéens lognots se rendaient au Lycée Jean Moulin de Torcy.

Lognes accueille dorénavant le 6<sup>ème</sup> lycée du secteur du Val Maubuée. Ce lycée polyvalent doit être implanté sur l'emplacement réservé, dénommé esplanade François Mitterrand, entre la rue de la Tour d'Auvergne, le cour des Lacs et le boulevard Frédéric Chopin. Sa capacité d'accueil devrait être d'environ 1 200 élèves.

Ce lycée aurait dû être mis en service à la rentrée 2001. Or, l'entreprise chargée de sa construction ayant été défailante, le chantier est arrêté et des solutions provisoires ont été mises en place. Ainsi, à la rentrée 2001/2002, des élèves de seconde ont été provisoirement accueillis dans des préfabriqués installés dans le collège Jean Monnet de

Torcy. Depuis la rentrée 2002/2003, un lycée provisoire a été construit sur un terrain d'EPAMarne de 10 000 m<sup>2</sup>, situé à l'angle du mail Le Corbusier et de la rue Gabriel. En plus des élèves de seconde, les élèves de première ont ainsi pu être accueillis, soit un total de 420 élèves.

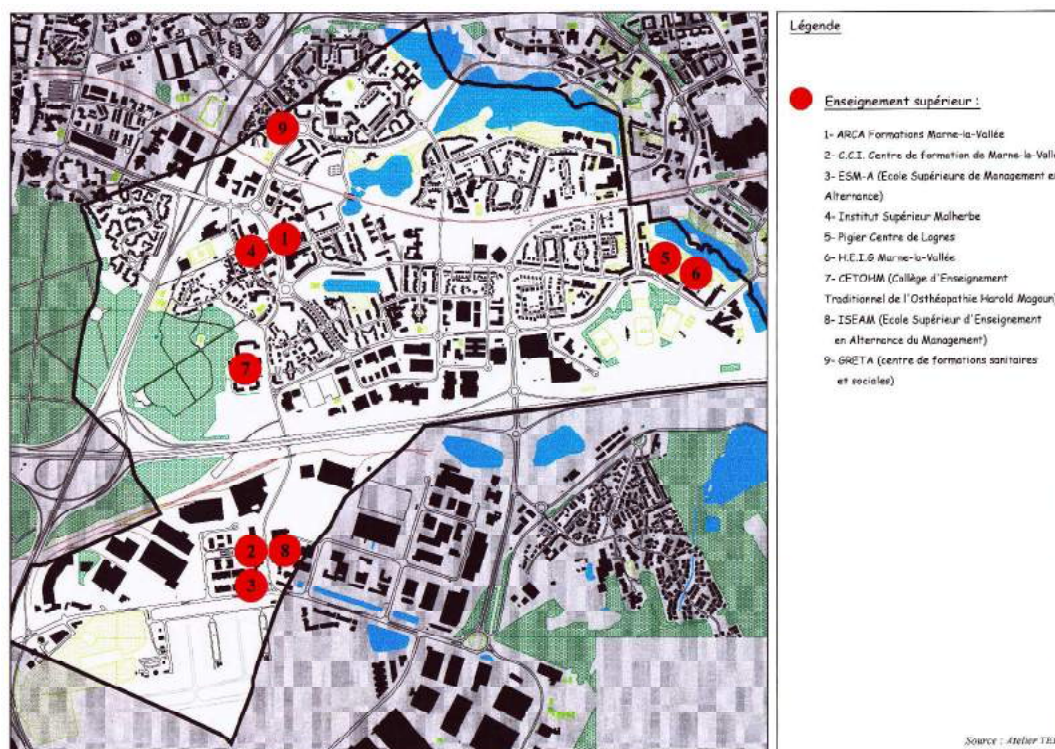
#### **4.3.6. L'enseignement supérieur :**

Les étudiants de Lognes bénéficient de l'implantation sur le territoire du Val Maubuée de la Cité Descartes à Champs-sur-Marne, créée officiellement en mars 1983, grand pôle d'enseignement supérieur et de recherche de l'Est parisien.

Elle regroupe :

- L'Université de Marne-la-Vallée, qui accueille quelques 10 000 étudiants,
- l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,
- l'Ecole Nationale des Sciences Géographiques,
- l'Ecole d'architecture de Marne-la-Vallée,
- l'Ecole supérieure d'ingénieurs en électronique et électrotechnique,
- l'Institut français d'urbanisme,
- l'Ecole nationale supérieure Louis Lumière,
- L'IUT de Marne-la-Vallée,
- L'Ecole Ingénieurs 2000-ESCPI,...

**Figure 45 : Carte des établissements d'enseignement supérieur**



Lognes accueille également sur son territoire plusieurs établissements d'enseignements supérieurs privés :



- **Arca Formations** est une école supérieure de commerce en alternance, qui propose des formations de niveau B.T.S. à bac+5 ;
- **Le centre de formation de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Seine-et-Marne** ;
- **L'École Supérieure de Commerce de Marne la Vallée**, devenue ESM-A (Ecole Supérieur de Management en Alternance), implantée à Lognes depuis 1987, propose des cours en alternance de deuxième et troisième cycles en management, commerce et gestion ;
- **L'Institut Malherbe**, localisé au Centrex, propose des formations en linguistique pour les étudiants étrangers ;
- **Pigier Marne-la-Vallée** propose des formations en alternance et des formations professionnelles continues, dans les filières de l'informatique, du commerce et marketing, du secrétariat et de l'assistantat, de la comptabilité et de la gestion... ;
- **Le H.E.I.G Marne-la-Vallée** est un établissement technique supérieur, qui prépare à six B.T.S. en alternance dans divers métiers du tertiaire ;
- **LE CETOHM** (Collège d'Enseignement Traditionnel de l'Ostéopathie Harold Magoun) dispense des formations initiales accessibles après le bac et des formations en alternance pour les titulaires d'un diplôme médical ou paramédical ;
- Depuis la rentrée 2003, **l'ISEAM** (Institut Supérieur d'Enseignement en Alternance du Management), dépendant de l'ESM-A, est implanté dans des locaux de la C.C.I. rue de la Maison Rouge et propose des formations de 3<sup>ème</sup> cycle en marketing opérationnel, communication et journalisme, management...
- Enfin, depuis la rentrée 2006, l'équipement polyvalent de la Malvoisine accueille des formations, à l'attention des puéricultrices, dispensées par le **GRETA**.

La commune de Lognes accueille ainsi quelques 1 500 étudiants, jeunes et adultes, sur son territoire. De plus, Lognes dispose de 186 logements étudiants, répartis dans deux résidences universitaires, rue de Cinna (SAC Habitat) et rue Bouquet (CROUS).

#### **4.4. Les équipements de santé**

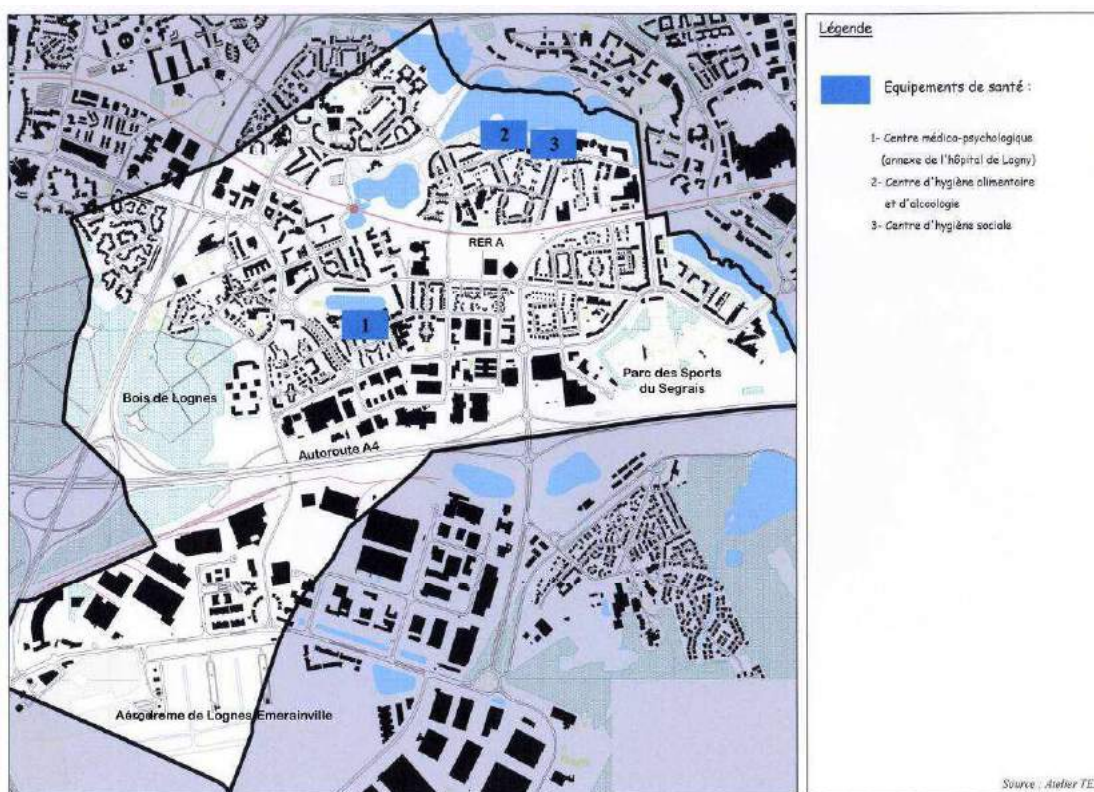
Lognes, présente, d'après l'Observatoire Régional de la Santé, les taux d'équipement en lits les plus faibles de la région Ile-de-France. Ce sous-équipement est en décalage avec le bon équipement relatif des secteurs centraux de la région.

Lognes, et plus globalement le Val Maubuée, ne possède pas de grand équipement de santé publique, le plus proche étant situé à Lagny-sur-Marne. De plus, Lognes souffre de l'absence de transport en commun efficace, permettant de rallier directement l'hôpital de Lagny.

Pourtant, des problèmes de santé, principalement soulevés par les jeunes, demandent à être traités localement. D'après l'étude menée dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Ville du Val Maubuée, les éducateurs mettent en avant des problèmes liés à la dégradation de la santé publique et plus précisément au développement de la toxicomanie, de l'alcoolisme, des difficultés à généraliser les pratiques de contraception chez les jeunes filles, ainsi que des problèmes de santé mentale.



Figure 46 : Carte des équipements de santé



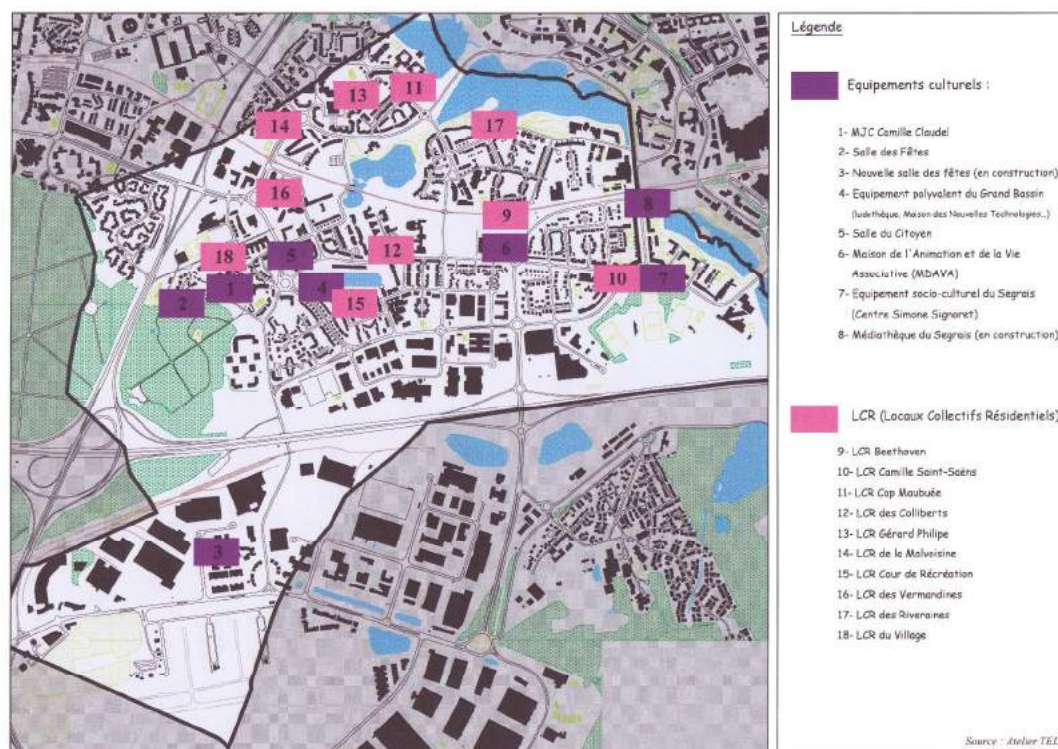
Dans le domaine hospitalier, le secteur sanitaire n°13 de Seine-et-Marne, qui englobe

La commune de Lognes dispose cependant :

- d'un Centre Médico-Psychologique (C.M.P.), dépendant de l'hôpital de Lagny - Marne-la-Vallée, qui a pour vocation d'aider les enfants de 3 à 16 ans en grande difficulté et d'accompagner leurs familles. En 2002, près de 300 enfants ont été accueillis par ce centre, implanté place des Colliberts.
- d'un centre d'hygiène alimentaire et d'alcoologie et d'un centre d'hygiène sociale, implantés dans les locaux du L.C.R. des Riveraines, rue de la Tour d'Auvergne.

## 4.5. Les équipements culturels

Figure 47 : Carte des équipements culturels



La vie culturelle de la ville s'organise suivant trois échelles géographiques :

A l'échelle du Val Maubuée, les habitants de Lognes dispose d'un réseau d'équipements culturels complets et de qualité :

- Le Centre d'Art et de Culture de la Ferme du Buisson, scène nationale, est situé sur la commune voisine de Noisiel. Equipement culturel de grande qualité, il est composé d'un grand théâtre de 800 places et d'un petit théâtre de 300 places, de deux salles de cinéma, d'un centre d'art contemporain et d'un restaurant « Le Relais du Buisson ».
- Trois bibliothèques / médiathèques, situées place des Rencontres à Torcy (l'Arche Guédon), avenue des Pyramides à Champs-sur-Marne (Ru du Nesles) et cours du Buisson à Noisiel (Ferme du Buisson), sont à la disposition des habitants du Val Maubuée.  
La médiathèque du Segrais viendra bientôt compléter le réseau des bibliothèques intercommunales. Elle sera réalisée à l'angle du Boulevard Camille Saint-Saëns et de la rue Gérard Philippe, dans la ZAC du Segrais. Elle se situera en vis-à-vis des jardins de la nouvelle sous-préfecture de Torcy, dont elle sera séparée par une allée plantée menant à l'étang du Segrais.
- Le Conservatoire du Val Maubuée, école nationale de musique, danse et d'art dramatique, situé 14 allée Boris Vian à Noisiel, propose aux jeunes du Val Maubuée des cours de musique, de danse et de théâtre. Il disposera prochainement d'une annexe installée dans les locaux de l'équipement polyvalent de la Malvoisine, en cours de restructuration.

- Enfin, trois cinémas, le cinéma de l'Arche-Guédon à Torcy, l'UGC Artel Marne-la-Vallée dans le centre commercial des Arcades à Noisy-le-Grand et le Gaumont à proximité du parc Disneyland Paris, sont facilement accessibles par les Lognots.

A l'échelle communale, la vie culturelle lognote s'organise autour de :

- La MJC Camille Claudel, implantée dans l'ancienne mairie-école au cœur du Village. Cet équipement organise des expositions et diverses manifestations et propose de nombreuses activités (cours d'arts plastiques, de langues, d'expression corporelle, de théâtre...).
- La Salle du Citoyen, inaugurée en 1994, comporte une salle polyvalente permettant d'accueillir jusqu'à 1 000 personnes et une salle d'arts martiaux de 470m<sup>2</sup>.
- La Maison de l'Animation et de la Vie Associative (la MDAVA), située 1 place Beethoven, accueille de nombreuses associations lognotes et prête également des locaux.
- L'ancien groupe scolaire du Grand Bassin accueille aujourd'hui une ludothèque, une maison des nouvelles technologies, ainsi qu'une salle de danse avec parquet et vestiaires.
- Une bibliothèque / médiathèque va également être réalisée dans le quartier du Segrais. La commune est également desservie par le bibliobus du réseau des bibliothèques du Val Maubuée.
- L'ancien groupe scolaire de la Malvoisine accueillera prochainement une annexe du Conservatoire Intercommunal de Musique et de Danse, articulée autour d'une salle d'orchestre, d'une salle de danse et d'une salle d'art dramatique ;
- Une salle des fêtes, lieu d'accueil, de rencontres et de fêtes familiales, permettant d'accueillir au plus 100 personnes, a été réalisée dans le Village en réponse à la demande des habitants. Cependant, cet équipement cause de nuisances pour le voisinage ne peut pas être utilisé dans une plage horaire large. Aussi, une seconde salle des fêtes, qui pourrait accueillir jusqu'à 300 personnes, sera réalisée, rue Lech Walesa, dans la zone d'activités de Paris-Est.

A l'échelle des quartiers, la vie culturelle et associative s'organise autour des L.C.R. (Locaux Collectifs Résidentiels), dans le cadre desquels les associations proposent de nombreuses activités culturelles. La commune garde la gestion de ces locaux en attribuant les salles aux associations, en fonction des demandes et des plages horaires. Grâce à une organisation de l'espace de qualité, les L.C.R., d'une superficie de 120 à 260 m<sup>2</sup>, permettent à plusieurs activités de se dérouler en même temps.

Ces locaux de proximité ont notamment contribué à l'intégration des communautés étrangères, qui ont pu y développer des activités propres à leur culture et les faire partager. Le parc des L.C.R. se compose de 10 locaux bien répartis dans les quartiers et les habitants disposent en règle général d'un L.C.R. à proximité de leur domicile.

L'équipement culturel des quartiers a été complété par l'ouverture en septembre 2003 du nouveau Centre Simone Signoret, implanté boulevard du Segrais. Cet équipement a pour objectif d'offrir aux habitants du quartier du Segrais un espace de rencontre et d'animation, mais également de leur faciliter l'accès à des services souvent éloignés de leur domicile. Ainsi, cet équipement accueille sur une superficie d'environ 500 m<sup>2</sup> trois pôles d'activités :

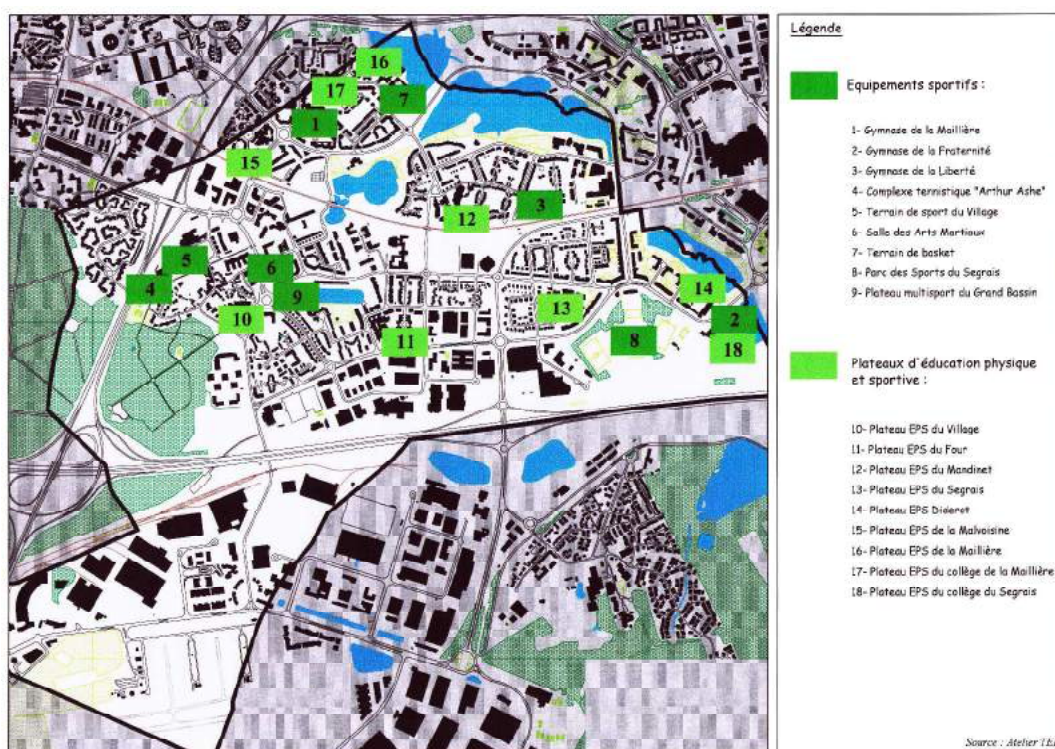


- Des bureaux d'accueil administratif et social, où se tiennent des permanences juridiques et sociales (CAF, association de consommateurs...), ainsi qu'un point information jeunesse ;
- Un espace réservé aux archives municipales ;
- Un pôle d'animation socio-culturelle, géré par la MJC-MPT Camille Claudel, comportant des bureaux et une salle polyvalente à usage associatif.

Ce nouvel équipement a permis de libérer le L.C.R. Camille Saint-Saëns et de le transformer en Espaces Jeunes.

#### 4.6. Les équipements sportifs

Figure 48 : Carte des équipements sportifs



Le sport représente une composante essentielle de la vie de Lognes. De nombreuses associations sont recensées. La ville compte une vingtaine de clubs subventionnés, qui regroupent quelques 3 000 licenciés.

La ville de Lognes offre de nombreux équipements pour la pratique sportive :

##### • 3 gymnases :

- Le gymnase de la Maillière, allée Paul Claudel, se compose d'une grande salle avec gradins d'une capacité d'accueil de 300 spectateurs, d'une petite salle et d'un dojo avec praticable ;
- Le gymnase de la Fraternité, boulevard du Segrais, se compose d'une grande salle avec gradins d'une capacité d'accueil de 300 spectateurs, d'une petite salle et d'un dojo avec praticable ;
- Le gymnase de la Liberté, rue Hector Guimard, dans le quartier de la Tour d'Auvergne, est mis à la disposition des élèves du lycée, auquel il est relié par un

cheminement piéton le long de la voie RER, mais aussi des clubs sportifs. Il comprend une grande et une petite salles de pratiques sportives, ainsi que des locaux annexes (bureaux, salle de réunion, vestiaires, sanitaires), un mur d'escalade et un LCR de 60 m<sup>2</sup>.

- **1 complexe tennistique** « Arthur Ashe », allée des Marronniers, comportant :
  - 2 courts couverts (une extension en cours va permettre de créer de nouveaux vestiaires, un espace-tribunes ainsi que des espaces de détente),
  - 4 courts découverts,
  - 1 club house.
- **1 salle des Arts Martiaux**, rue du Suffrage Universel,
- **1 stade**, le stade Colette Besson, qui comprend une piste d'athlétisme, un vestiaire et un local pour rangement. Il est destiné à la pratique de clubs sportifs (entraînement, préparation physique,...) et à l'organisation de rencontres d'athlétisme pour les jeunes catégories. Il est également mis à la disposition des établissements scolaires.
- **1 terrain de basket** de rue, le terrain « Nike », cours des Lacs, localisé à proximité immédiate des espaces jeunes et 11/14 du Cap Maubuée,
- **9 plateaux d'Education Physique et Sportive**, fonctionnant également en fréquentation libre, permettant la pratique du basket, du handball et du tennis.
- **Le Parc des Sports du Segrais**, boulevard du Segrais, comporte :
  - 2 terrains en herbe, utilisés pour le rugby et le football
  - 1 terrain d'entraînement en stabilisé,
  - 1 terrain d'entraînement en gazonné,
  - 1 tribune de 500 places et des vestiaires,
  - 1 plateau EPS,
  - 1 salle de musculation,
  - 1 piste VTT,
  - 1 terrain de boules,
  - 1 skate-parc, réalisé dans le cadre du CADUCE, inauguré en septembre 2003.

De plus, certaines activités sportives sont également proposées dans le cadre des L.C.R.

Les nombreux espaces verts de la commune permettent aussi la pratique d'activités sportives libres.

En outre, les habitants de Lognes disposent de deux piscines intercommunales, gérées par le SAN, l'une à Emerainville, rue Louise Michel, l'autre à Torcy, place des Rencontres.

Néanmoins, malgré ce très bon niveau d'équipements sportifs, on constate, à certaines heures de la journée, une saturation de la plupart de ces équipements, résultat de la forte demande engendrée par la très importante population d'enfants, d'adolescents et de jeunes adultes, nombreux à pratiquer un sport individuel ou collectif.

#### **4.7. Le cimetière**

La commune de Lognes est dotée d'un cimetière municipal, localisé rue Jehan Scarron. Cet équipement dispose encore d'emplacements disponibles, mais le problème de sa saturation devrait à terme se poser. Aussi, une réflexion a-t-elle été initiée à ce sujet et un projet d'extension du cimetière est à l'étude.

#### **4.8. Les réseaux câblés**

Dans le cadre d'une délégation de services publics, un contrat d'établissement et d'exploitation du réseau câblé de vidéocommunication a été signé entre le SAN du Val Maubuée et la Société Média Réseaux Marne SA, devenue UPC. Ce réseau permet aux habitants d'accéder aux chaînes de télévisions câblées et aux liaisons Internet par câble. Les entreprises implantées sur le territoire lognot peuvent également être connectées à une « boucle locale », qui a bénéficié d'une autorisation spéciale pour l'utilisation du domaine public.

#### **4.9. Le « téléport » de Paris-Île de France**

Créé en 1987, ce site d'une dizaine d'antennes paraboliques constitue le Centre de Communication par Satellite de Marne-la-Vallée, transformé en Téléport de Paris-Ile de France en 1999.



Ce téléport d'échelle régionale a pour objectif de contribuer au développement des technologies nouvelles au sein de Marne-la-Vallée, en proposant des services attractifs aux entreprises et groupes internationaux, mais également un support au développement des petites et moyennes entreprises. Il permet de transférer par satellite diverses données, notamment vocales, vidéos, ainsi que les communications internet.

**III –  
LES CONTRAINTES SUPRA-COMMUNALES**

La ville nouvelle de Marne-la-Vallée est incluse dans le périmètre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé par décret le 26 avril 1994. Il a valeur de Schéma de Cohérence Territoriale au sens de l'article L.122-2 du Code de l'Urbanisme. Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent par conséquent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur, en application de l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme.

### **1.1. Principaux objectifs du S.D.R.I.F.**

Le S.D.R.I.F. organise la croissance et l'évolution maîtrisée de la région Île-de-France en affirmant trois objectifs principaux à l'échéance de 2015. Il définit également des secteurs pour l'accueil de logements, d'emplois et d'équipements, répondant aux besoins des Franciliens et aux exigences de la croissance démographique et économique de la région.

#### **1.1.1. La préservation de l'environnement.**

Le territoire communal de Lognes est situé à l'intérieur de la « ceinture verte de l'Ile-de-France », qui comprend l'ensemble des espaces verts libres de toute urbanisation, situés entre 10 et 30 kilomètres autour de Paris.

La ceinture verte doit être considérée dans un triple objectif :

- freiner le développement en tache d'huile de la zone agglomérée la plus dense ;
- offrir à ses habitants des lieux de détente, tels que des bases de loisirs et de plein air, des parcs urbains ;
- maintenir une agriculture de proximité et développer les jardins familiaux.

Il s'agit de garantir, autant que possible, le maintien et le développement des espaces naturels existants dans la ceinture verte, en contact direct avec l'urbanisation, et de constituer un réseau vert dans le tissu bâti dense de l'agglomération.

#### **1.1.2. Le développement urbain et économique.**

Lognes appartient au périmètre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée considérée comme un centre d'envergure européenne à fort rayonnement, en raison de son excellente accessibilité, de ses réserves foncières et de ses spécificités fonctionnelles (pôle tertiaire de la Porte de Paris, pôle scientifique de la Cité Descartes et pôle touristique constitué autour du Val d'Europe).

Le rapport du schéma directeur précise également que Marne-la-Vallée, constitue le meilleur atout du rééquilibrage vers l'est de la Région Ile-de-France. Marne-la-Vallée doit ainsi, au même titre que les autres villes nouvelles, participer à la réalisation de l'objectif d'équilibre habitat/emploi. Ceci passe par la densification des zones urbaines et notamment celles qui sont bien desservies par les transports en commun et par l'ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation (compris dans les espaces représentés en "saumon hachuré" sur les cartes).



### **1.1.3. Le développement du réseau de transport.**

Le troisième objectif du S.D.R.I.F. est de prévoir les infrastructures de transport et d'échanges qui irriguent les zones d'habitat, d'activités, de services et de loisirs. Dans ce cadre, les réseaux de transports, collectifs ou individuels, doivent :

- améliorer le service rendu aux usagers dans leurs activités économiques, en élargissant les choix offerts aux Franciliens pour accéder aux lieux d'emploi, d'affaire et de services ;
- améliorer le service rendu aux usagers dans leurs activités de loisirs, en facilitant l'accès aux espaces de haute valeur environnementale ;
- réduire les nuisances, en réalisant des infrastructures nouvelles peu nuisantes et respectueuses des sites traversés ;
- conforter les priorités de l'aménagement régional, en favorisant la revitalisation de la couronne dense et en offrant une accessibilité privilégiée aux grands pôles de développement.

Pour conforter les priorités de l'aménagement régional, le réseau de transport de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée sera étoffé par la réalisation de nouvelles infrastructures :

#### **En matière de transports collectifs :**

- 3 tangentiels ferrés, réutilisant dans certains cas des lignes existantes, relieront entre eux les principaux pôles de développement :
  - liaison Pontoise/Roissy/Marne-la-Vallée–Val d'Europe, au nord de l'agglomération parisienne, en réutilisant le tronçon Epinay – Stains de la Grande Ceinture SNCF ;
  - liaison Roissy / Marne-la-Vallée–Val Maubuée / Sénart, en moyenne couronne ;
  - liaison Roissy / Marne-la-Vallée–Porte de Paris/ Orly et Massy, en grande couronne.
- La ligne radiale du RER E (EOLE) sera prolongée à l'est au-delà de Chelles, par une branche en direction de Marne-la-Vallée / Val d'Europe et une branche en direction de Roissy-en-Brie, prolongée jusqu'à Tournan dans le cadre du 12<sup>ème</sup> Contrat de Plan Etat-Région (2000-2006). Elle desservira notamment la gare de Emerainville / Pontault-Combault, au sud du territoire communal de Lognes.

#### **En matière de transports routiers :**

Bouclage de la Francilienne entre l'A104 et la RN104 avec un souci d'insertion dans les sites urbains ou naturels.

Ces grands projets d'aménagement ne concernent pas directement le territoire communal de Lognes, cependant leur réalisation aura indéniablement des conséquences directes sur la mobilité des habitants de la commune.

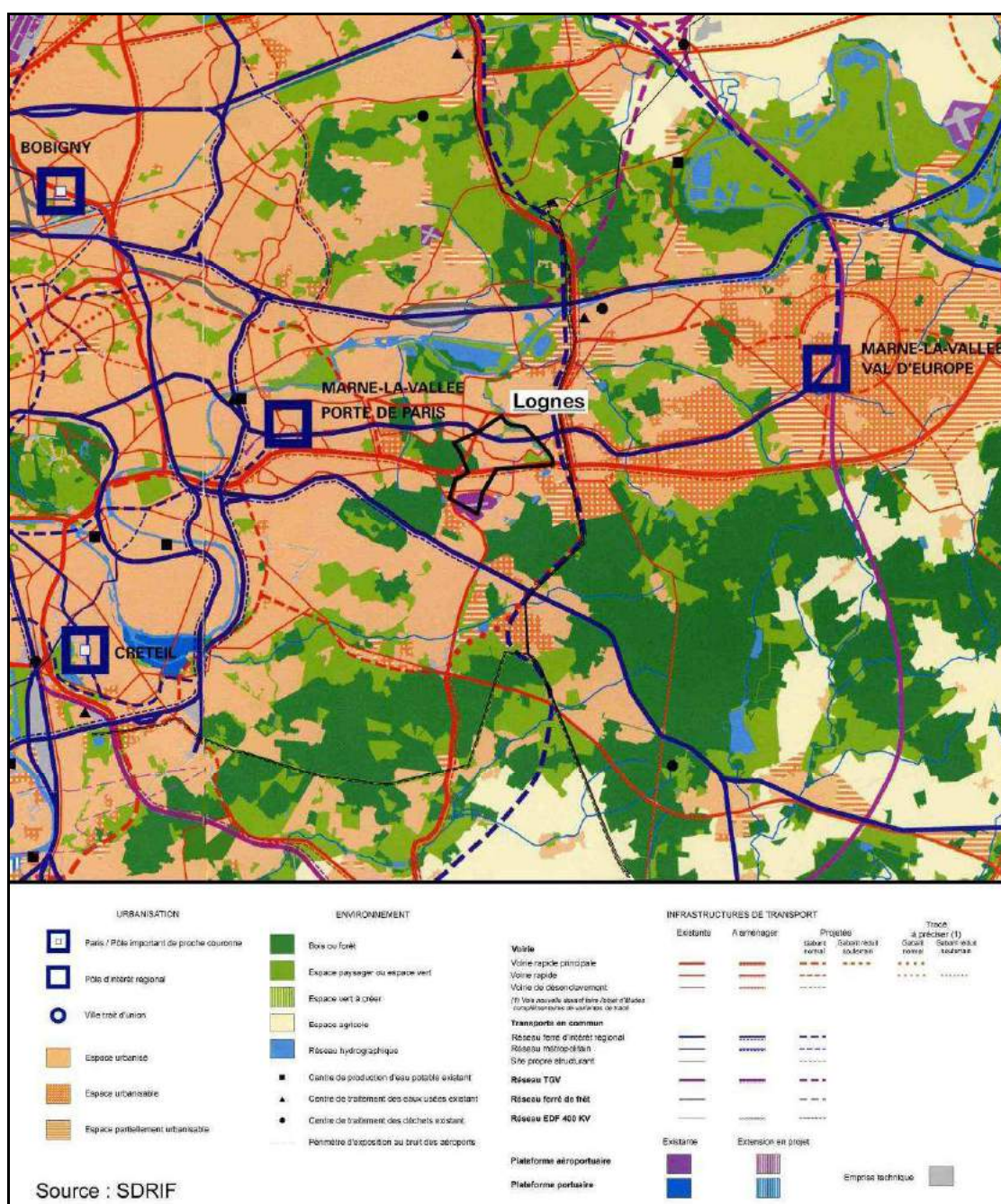
## 1.2. Grands principes et règles d'utilisation des sols

La réalisation des principaux objectifs d'aménagement se traduit sous forme de règles précises, respectant les trois principes suivants et avec lesquelles les documents locaux d'urbanisme doivent être compatibles :

- **préserv**er et valoriser les espaces boisés, paysagers et agricoles ;
- **maîtriser** l'évolution du tissu urbain existant et organiser le développement des espaces d'urbanisation nouvelle ;
- **réserver** les emplacements correspondant aux futures infrastructures de transport, à la suite de consultations publiques préalables.

Le S.D.R.I.F. comprend une partie cartographique au 1/150 000<sup>ème</sup>, traduisant graphiquement les orientations et les principes d'utilisation du sol définis dans son rapport de présentation.

Figure 49 : Carte du S.D.R.I.F.



Cette représentation cartographique distingue sur le territoire de Lognes trois types de zones :

1. Les espaces boisés (zone vert foncé) ;
2. Les espaces paysagers (zone vert clair) ;
3. Les espaces urbanisés (zone saumon).

La commune de Lognes ne compte aucune zone d'urbanisations nouvelles, représentées en « saumon quadrillé » ou en « saumon hachuré ».

### **1) Les espaces boisés (zone vert foncé) :**

Les espaces boisés sont constitués par les massifs forestiers publics ou privés et les grands domaines boisés.

Les bois de Lognes et de la Grange sont définis par le SDRIF comme espaces boisés.

Les objectifs du SDRIF en matière d'espaces boisés consistent à :

- assurer leur préservation, en veillant tout particulièrement au respect de leurs lisières. Ainsi, en dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation à moins de 50 mètres des lisières des bois et forêts de plus de 100 ha est proscrite. Pour la commune de Lognes, l'espace en limite du Bois de Lognes étant considéré comme site urbain constitué\*, cette disposition du SDRIF ne s'applique pas ;
- encourager et organiser leur fréquentation par le public ;
- compenser toute surface forestière désaffectée, par la création d'une superficie au moins égale, attenante au massif forestier.

### **2) Les espaces paysagers (zone vert clair) :**

Les espaces paysagers sont composés principalement d'espaces agricoles fragilisés, de parcs et de jardins, d'équipements largement plantés, de mails urbains.

Sur la commune de Lognes, sont définis comme espaces paysagers le Parc du Segrais et les espaces verts situés autour des plans d'eau.

Les seuls aménagements susceptibles d'être effectués dans ces espaces sont les bases de loisirs, les équipements sportifs et les équipements d'accueil des promeneurs, sous réserve :

- que leur implantation soit justifiée par l'ouverture au public de ces espaces ;
- qu'ils ne portent pas atteinte à des intérêts majeurs de protection écologique et paysagère ;
- qu'ils n'apportent pas d'altération incompatible avec la gestion de ces espaces.

Ces dispositions excluent en particulier la réalisation d'installations lourdes irréversibles, qui seront réalisées de préférence dans les espaces urbains existants ou dans les espaces d'urbanisation future. Une attention particulière doit donc être portée pour éviter toute atteinte irrémédiable à ces sites paysagers.

---

\* Lettre de la DDE, en date du 25 janvier 1999 (cf p.62).

### **3) Le tissu urbain existant (zone saumon) :**

Le tissu urbain existant est constitué de l'ensemble des espaces actuellement bâtis et de leurs dépendances, au cœur de l'agglomération parisienne comme dans les bourgs et villages d'Ile-de-France. Ce tissu urbain comprend également des zones non bâties à caractère résiduel et présentant un potentiel de constructibilité.

Le territoire de Lognes, en dehors des espaces boisés et paysagers, appartient au tissu urbain existant. En particulier, Lognes constitue un des pôles urbains récents, qui ont accueilli l'essentiel de la croissance régionale de ces dernières décennies.

Ces villes devront s'efforcer de développer une identité urbaine que leurs dimensions, l'hétérogénéité de leur bâti et la mobilité de leur population ne leur ont pas permis d'acquérir. Dans un souci d'économie d'espace, ces pôles devront développer, autour de points singuliers (gare, équipements publics majeurs, centre de bourg ancien), une image et une identité propre, à partir d'une urbanisation plus dense et mieux structurée. Mixité des fonctions du bâti, diversité des populations, formes urbaines cohérentes seront les objectifs centraux de leur politique d'aménagement.

### **1.3. La mise en révision du S.D.R.I.F.**

Plusieurs motivations justifiaient la nécessité d'une mise en révision du S.D.R.I.F., approuvé en 1994 :

Depuis l'approbation du S.D.R.I.F. actuellement en vigueur, le cadre juridique de l'aménagement et du développement régional a été profondément réformé. Certaines de ces évolutions sont le reflet d'une nouvelle conception de l'aménagement et concernent également le S.D.R.I.F. :

- la loi n°95-115 du 4 février 1995, d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, a confié au Conseil Régional d'Ile-de-France la compétence pour réviser le S.D.R.I.F., en association avec l'Etat, et a précisé le contenu du schéma directeur ;
- la loi n°99-533 du 25 juin 1999 a complété la loi du 4 février 1995, en ajoutant un objectif de développement durable au S.D.R.I.F. ;
- la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, soumet le S.D.R.I.F. à enquête publique ;
- la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes, transposée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004, prévoit notamment que le S.D.R.I.F. comporte une évaluation environnementale de ses orientations (dispositions reprises à l'article R.141-1 du Code de l'Urbanisme) ;
- La loi S.R.U. entraîne également des modifications profondes dans l'approche de l'urbanisme. Elle préconise une approche globale et articulée des différents composants de la ville (habitat, activités, équipements, déplacements, paysages, environnement,...) et incite la mise en œuvre d'un véritable projet de territoire ;
- La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a conduit à l'élaboration du P.D.U.I.F. approuvé le 14 décembre 2000 et donne priorité aux transports en commun et autres modes de déplacements pour contenir l'usage de la voiture. Or, ces orientations ne sont pas en cohérence avec le développement de certaines infrastructures routières inscrites au S.D.R.I.F. de 1994. De même, la question du transport de marchandises est peu développée et les liaisons douces et leur développement ne sont pas mentionnés dans le S.D.R.I.F. actuel.

De plus, un bilan du S.D.R.I.F. de 1994, réalisé conjointement par le Conseil Régional, l'Etat et le Conseil Economique et Social Régional (C.E.S.R.), constate les écarts entre les objectifs définis dans ce document et la réalité observée.

Aussi, le document en vigueur peut être considéré aujourd'hui comme dépassé :

- construction moyenne de 45 000 logements annuels seulement, alors que 53 000 étaient préconisés ;
- consommation annuelle d'espaces naturels dans la ceinture verte fortement accrue et non maîtrisée ;
- urbanisation accrue dans les bourgs et villages, excessive au regard des recommandations du S.D.R.I.F. ;
- accroissement des surfaces dédiées aux centres commerciaux, en contradiction avec l'objectif de stabilité préconisé ;
- insuffisance du rééquilibrage régional de l'enseignement universitaire et supérieur et du renouveau de la recherche en Ile-de-France ;
- renforcement des inégalités sociales et territoriales ;
- déséquilibre régional Est / Ouest ;
- absence de liaisons de transport en commun en rocade, de ville à ville, et constat de la surcharge transitant par le cœur de l'agglomération.

De plus, des équipements structurants non prévus par le SDRIF sont en cours de réalisation.

Aussi, par délibération en date du 24 juin 2004, la Région Ile-de-France a demandé la mise à révision du S.D.R.I.F. La procédure de révision du schéma directeur a été ouverte par le décret du Conseil d'Etat n°2005-1082 du 31 août 2005, qui détermine l'objet de la révision. Cette dernière est effectuée par la Région d'Ile-de-France, en association avec l'Etat.

Cette élaboration se fait dans les conditions posées à l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme :

« Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en oeuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. »

« Ce schéma détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. »

Le nouveau S.D.R.I.F. devra refléter les orientations régionales et s'inscrire dans une logique d'aménagement et de développement durable.

Il constitue le document stratégique de référence pour l'aménagement et le développement du territoire régional.

Il fixe des objectifs stratégiques régionaux, tels que la réduction de la consommation d'espace, le rééquilibrage de l'habitat social, la lutte contre les inégalités sociales et territoriales, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la réduction du trafic automobile,...

Le S.D.R.I.F. actuellement en cours d'élaboration fixe trois défis majeurs et transversaux :

- favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale ;
- anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles ;
- développer une Ile-de-France dynamique, maintenant son rayonnement mondial.

Il définit également cinq objectifs fondamentaux pour un développement durable de l'Ile-de-France et répondant à ces défis :

- offrir un logement à tous les Franciliens, avec un objectif central : construire 60 000 logements par an pendant 25 ans et viser un taux de 30% de logement social à terme ;
- doter la métropole d'équipements et de services de qualité ;
- préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international de l'Ile-de-France ;
- promouvoir une nouvelle politique de transports au service du projet régional.

Le S.D.R.I.F. est composé de trois documents :

- un rapport définissant les défis, les objectifs, les orientations, le projet spatial régional, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation ;
- une carte de destination générale des différentes parties du territoire ;
- un rapport d'évaluation environnementale.

La carte de destination générale des différentes parties du territoire, réalisée à l'échelle 1/ 200 000<sup>ème</sup>, exprime le champ d'application géographique des orientations et s'impose aux documents d'urbanisme locaux.

Conformément à l'article L.141-1 du Code de l'urbanisme :

- elle définit les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;
- elle détermine la localisation préférentielle des développements urbains, qu'ils s'opèrent par densification ou extension, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;
- elle représente les projets d'infrastructures sous forme de principe de tracé ou de liaison.

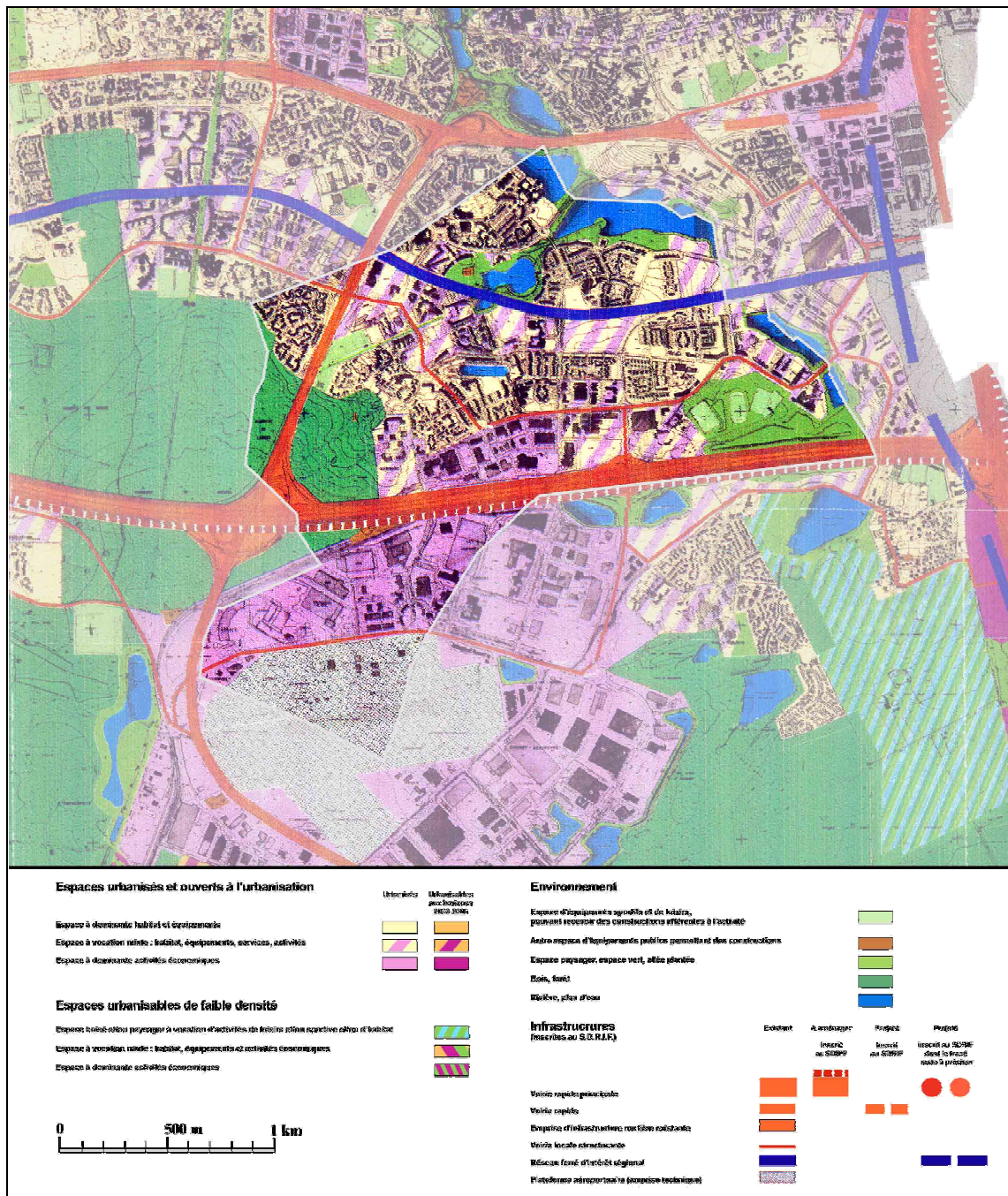
Le projet de S.D.R.I.F. a été arrêté par délibération du Conseil Régional en date du 15 février 2007. Il est alors soumis pour avis aux Conseils Généraux des départementaux intéressés, au Conseil Economique et Social Régional et aux chambres consulaires, ainsi qu'au Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Le projet de schéma directeur sera ensuite soumis à enquête publique, avant son adoption par le Conseil Régional. Le S.D.R.I.F. devra être approuvé par décret en Conseil d'Etat et deviendra alors opposable.



## 2. LE SCHEMA DIRECTEUR LOCAL DU VAL MAUBUEE

La loi du 13 juillet 1983 prévoit que le SAN exerce les compétences relatives au Schéma Directeur. Il s'est donc doté d'un premier Schéma Directeur du Val Maubuée, approuvé par délibération le 17 décembre 1984. Par délibération en date du 24 septembre 1992, le Comité Syndical du SAN de Marne-la-Vallée - Val Maubuée a décidé la mise en révision de ce premier schéma et adopté le périmètre de révision sur l'ensemble des six communes du secteur II de Marne-la-Vallée, dit « secteur du Val Maubuée », considérant la communauté d'intérêts économiques et sociaux formée par cet ensemble, comme le prévoit l'article L122.1.1 du code de l'Urbanisme. Ce second Schéma Directeur a été approuvé le 9 avril 1998. Il est exécutoire depuis le 7 juillet 1998.

Figure 50 : Carte de destination des sols du Schéma Directeur du Val Maubuée



Les perspectives d'aménagement du secteur du Val Maubuée, tels que définis par le schéma directeur, sont les suivantes :

- > **maîtriser l'urbanisation en confortant l'équilibre entre les espaces libres et les espaces bâtis ;**
- > **établir l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, tout en assurant la pérennité de l'environnement ;**
- > **conforter les équipements et les services collectifs.**

Ces objectifs devront être réalisés, tout en assurant la pérennité de l'environnement, et en cohérence avec les communes avoisinantes.

### **1) L'équilibre entre espaces libres et espaces bâtis :**

Le maintien des surfaces occupées par les espaces naturels (bois, parcs urbains, espaces paysagers) constitue un des objectifs majeurs du Schéma Directeur Local du Val Maubuée. Dans ce cadre, les surfaces ouvertes à l'urbanisation resteront limitées et inférieures à celles potentiellement urbanisables au titre du S.D.R.I.F. de 1994 sur le secteur du Val Maubuée.

Les grands espaces forestiers du Val Maubuée, auxquels appartiennent les Bois de Lognes et de la Grange, seront préservés de l'urbanisation et leur ouverture au public sera organisée dans le respect des richesses naturelles du milieu.

Les aménagements et la gestion des grands parcs paysagers de la vallée du ru Maubuée devront permettre la fréquentation du public, tout en préservant la densité et la diversité des milieux naturels.

### **2) L'équilibre entre habitat et emploi :**

En matière d'habitat, le développement quantitatif du Val Maubuée est limité, à l'horizon 2003, à 2 000 nouveaux logements par rapport au recensement complémentaire de 1995 et à 1 000 logements supplémentaires à l'horizon 2015.

Sur le territoire communal de Lognes, aucune nouvelle ouverture à l'urbanisation n'est envisagée. Par contre, le parti d'aménagement du Schéma Directeur Local vise à conforter la qualité des espaces existants, qu'ils soient urbains ou non construits (préservation du bâti ancien, création de liaisons urbaines, insertion de l'environnement...).

En matière d'emploi, le Schéma Directeur Local a pour orientation d'accueillir environ 7 500 nouveaux emplois à l'horizon 2003 et 2 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2015, en créant de nouveaux secteurs de développement mieux adaptés aux demandes, mais aussi en confortant les pôles d'activités existants, notamment pour Lognes sur la ZAC de Paris-Est. Cette optimisation se fera par une recherche sur la qualité de l'organisation urbaine et du paysage, par la requalification et la restructuration de certaines zones pour les adapter aux attentes des entreprises.



### 3) Un bon niveau d'équipements et de services :

Il s'agit de renforcer le réseau pour mieux répondre aux besoins des habitants.

En premier lieu, il s'avère nécessaire d'achever les équipements pour les secteurs d'habitat les plus récents et de répondre aux évolutions des besoins résultant des modifications de la structure socio-démographique et notamment de l'augmentation des classes d'âge d'adolescents et de jeunes adultes.

Les liaisons piétonnes structurantes, qui assurent le maillage entre des différents espaces naturels, seront renforcées et si besoin complétées, notamment au droit des coupures autoroutières, en prenant en compte les orientations du Plan Départemental des Randonnées. Sur le territoire de la commune de Lognes, une continuité devra être établie vers le sud-est, dans la continuité de la coulée verte du ru du Maubée, en direction de la forêt de Ferrières, en passant par le secteur du bois de Croissy.

En matière de liaisons cyclables, le réseau existant sera conforté et de nouveaux itinéraires développés, en particulier afin de connecter les réseaux existants, notamment sur le territoire de Lognes.

### **3. LES PRESCRIPTIONS NATIONALES ET PARTICULIERES**

---

Les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer (art. L.121-1 du Code de l'Urbanisme) :

- L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
- La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général, ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat, ainsi que des moyens de transport et de gestion des eaux ;
- Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels et urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Ce qui implique la prise en compte des dispositions définies par les lois suivantes :

1. Loi relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes (loi n°85-696 du 11 juillet 1985) ;
2. Loi relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs (loi n°87-565 du 22 juillet 1987) ;  
Loi de modernisation de la sécurité civile (loi n°2004-811 du 13 août 2004) ;
3. Loi de mise en oeuvre du droit au logement (loi n°90-449 du 31 mai 1990) ;  
Loi d'orientation pour la ville (loi n°91-662 du 13 juillet 1991) ;  
Loi relative à la diversité de l'habitat (loi n°95-74 du 21 janvier 1995) ;  
Loi relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville (loi n°96-987 du 14 novembre 1996) ;  
Loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions (loi n°98-657 du 29 juillet 1998) ;  
Loi portant engagement national pour le logement (loi n°2006-872 du 13 juillet 2006) ;
4. Loi sur l'eau (loi n°92-3 du 3 janvier 1992) ;  
Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006) ;
5. Loi relative à l'élimination des déchets et aux installations classées pour la protection de l'environnement (loi n°92-646 du 13 juillet 1992) ;
6. Loi relative à la lutte contre le bruit (loi n°92-1444 du 31 décembre 1992) ;
7. Loi sur la protection et la mise en valeur des paysages (loi n°93-24 du 8 janvier 1993) ;
8. Loi relative au renforcement de la protection de l'environnement (loi n°95-101 du 2 février 1995) ;
9. Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi n°96-1236 du 30 décembre 1996) ;
10. Loi relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage (loi n°2000-614 du 5 juillet 2000).

### **3.1. La loi relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, du 11 juillet 1985 :**

Cette loi, reprise à l'article L.147-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, impose l'élaboration de Plans d'Exposition au Bruit.

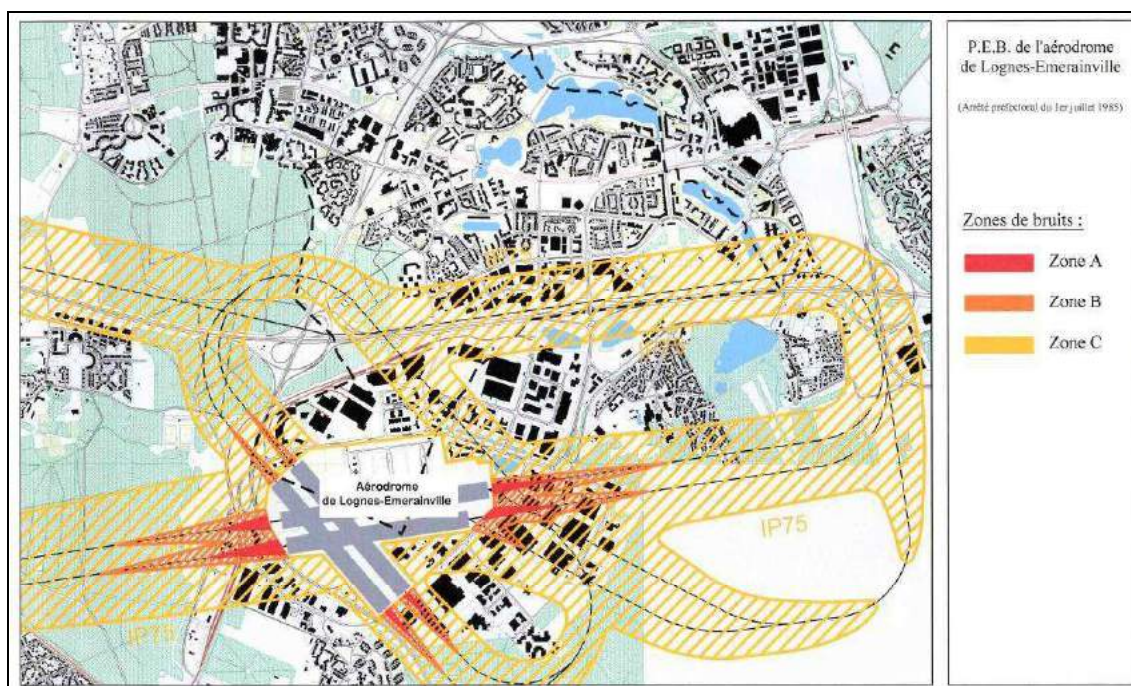
Le Plan d'Exposition aux Bruits (P.E.B.) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 1<sup>er</sup> juillet 1985. Ce plan a pour mission de définir les zones à l'intérieur desquelles des restrictions d'urbanisation sont nécessaires, pour éviter de soumettre de nouvelles populations aux nuisances, ou de prescrire des recommandations d'isolement acoustique.

Ce document permet de déterminer des zones de bruit, en fonction de leur indice psophique (indice d'exposition au bruit), et de réglementer l'urbanisation au voisinage de l'aérodrome. En reliant entre eux l'ensemble des points ayant la même valeur d'indice psophique, on délimite deux zones de bruit fort (zone A, où l'indice psophique est supérieur à 96 et zone B, où l'indice psophique est compris entre 89 et 96) et une zone de bruit modéré (zone C, où l'indice psophique est compris entre 75 et 89).

Ces zones sont soumises à des restrictions de construction, mais également de réhabilitation, interdisant ainsi toute évolution du tissu urbain dans ces secteurs.

La zone C du P.E.B. de l'aérodrome de Lognes-Emerainville couvre le sud-ouest de la commune de Lognes. Aucune habitation n'y est implantée.

*Figure 51 : Carte du Plan d'Exposition aux Bruits (P.E.B.) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville*

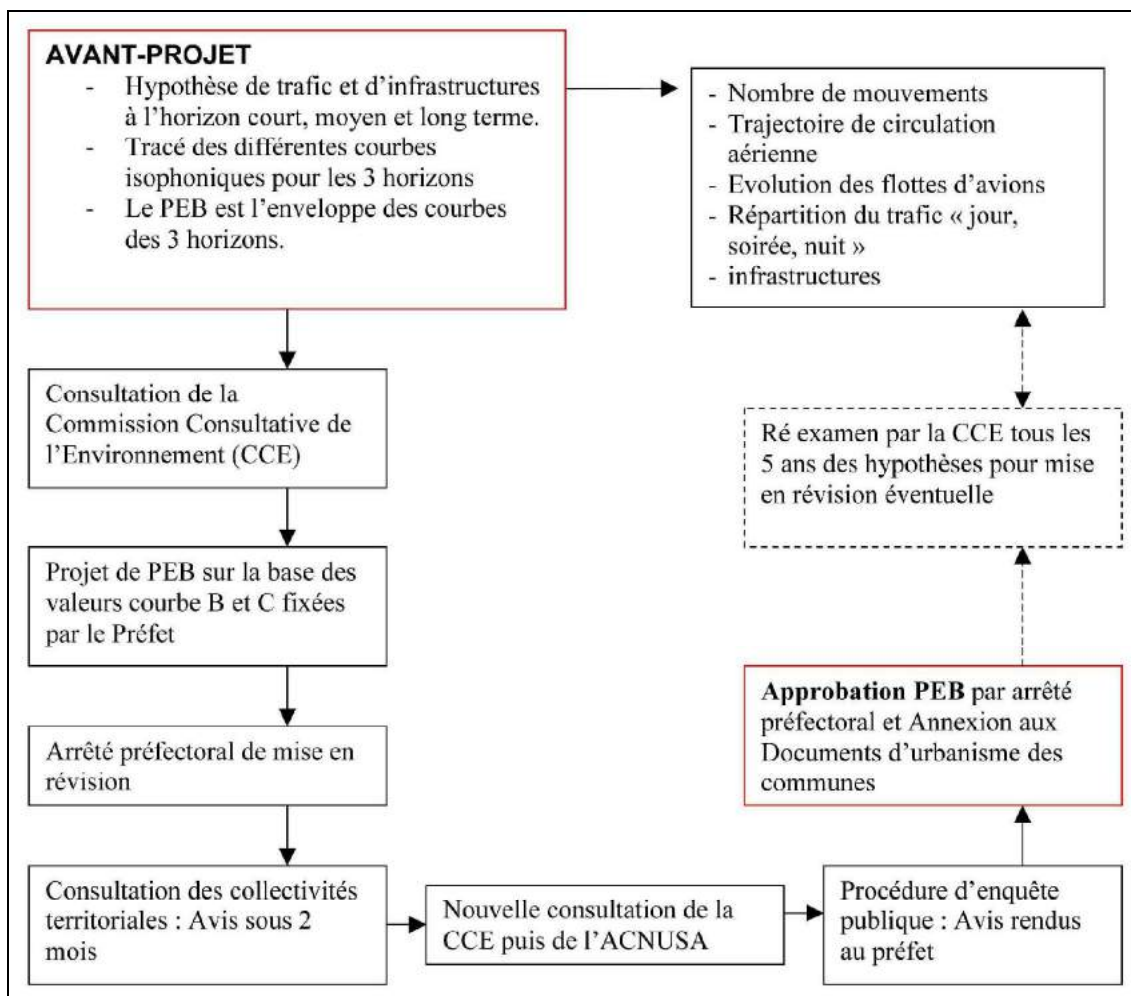


Source : SAN du Val Maubuée

Au plus tard le 31 décembre 2005, tous les P.E.B. devaient être révisés et approuvés, en conformité avec les évolutions réglementaires substantielles introduites par le décret du 26 avril 2002 (nouvelles conditions d'établissement et de révision des P.E.B., institution d'un nouvel indice « Lden »\*).

\*Level equivalent Day, Evening and Night (Lden). Cet indice, préconisé au niveau européen, est plus représentatif des nuisances réelles et permet de mieux prendre en compte la gêne sonore ressentie par les riverains.

Figure 52 : Schéma de la procédure d'élaboration d'un P.E.B.



Source : Direction Générale de l'Aviation Civile

Cette révision des P.E.B. doit tenir compte de l'ensemble des perspectives à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aéroport concerné. Ces hypothèses concernent principalement :

- le nombre de mouvements ;
- les trajectoires de circulation aérienne ;
- l'évolution des flottes exploitées ;
- la répartition du trafic entre jour, soirée et nuit ;
- les infrastructures aéroportuaires.

Ces nouveaux P.E.B. comportent un document graphique à l'échelle 1/25 000<sup>ème</sup>, qui délimite quatre zones de gêne quantifiée par l'indice « Lden ». Ces zones sont :

- une zone A de gêne très forte (Lden supérieur ou égal à 70) ;
- une zone B de gêne forte (Lden supérieur à une valeur choisie entre 65 et 62) ;
- une zone C de gêne modérée (Lden supérieur à une valeur choisie entre 57 et 55) ;
- une zone D de gêne faible, obligatoire sur les dix plus grands terrains (Lden supérieur à 50).

Dans ce cadre, le P.E.B. de l'aérodrome de Lognes-Emerainville devrait être prochainement mis en révision par le Préfet de Seine-et-Marne.

### **3.2. La loi relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs, du 22 juillet 1987 :**

Modifiée par : la loi de modernisation de la sécurité civile, du 13 août 2004

- 3.3. La loi de mise en oeuvre du droit au logement (loi Besson), du 31 mai 1990 ;**  
**La loi d'orientation pour la ville (L.O.V.), du 13 juillet 1991 ;**  
**La loi relative à la diversité de l'habitat, du 21 janvier 1995 ;**  
**La loi relative à la mise en œuvre du pacte de relance pour la ville, du 14 novembre 1996 ;**  
**La d'orientation relative à la lutte contre les exclusions, du 29 juillet 1998 ;**  
**La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi S.R.U.), du 13 décembre 2000 ;**  
**La loi relative aux libertés et responsabilités locales, du 13 août 2004 ;**  
**La loi portant engagement national pour le logement (loi E.N.L.), du 13 juillet 2006 ;**

L'ensemble de ces lois vise, entre autres, à garantir le droit au logement, principe affirmé par la loi Besson. Les interventions des collectivités locales doivent donc tendre à favoriser une offre de logements qui, par son importance, son insertion urbaine et sa diversité, soit de nature à assurer la liberté de choix pour toute personne de son mode d'habitation. **Obligation est donc faite de prendre en compte le principe de diversité de l'habitat dans les documents d'urbanisme.** Pour ce faire, ces lois développent plusieurs outils :

#### **3.3.1. Les mesures en faveur de la réalisation de logements locatifs sociaux :**

La loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991, puis la loi relative à la diversité de l'habitat du 21 janvier 1995, mettent en œuvre un dispositif d'incitation à la diversité de l'habitat au sein d'un même immeuble ou d'un même ensemble immobilier, en autorisant le dépassement du coefficient d'occupation des sols dans la limite de 20% et en l'exonérant de toute taxe, si cette « surdensité » est utilisée pour réaliser des logements locatifs sociaux faisant l'objet d'une convention avec l'Etat (article L.127-1 du Code de l'Urbanisme).

L'article 46 de la loi relative à la lutte contre les exclusions du 29 juillet 1998 et le décret du 1<sup>er</sup> avril 1999 renforcent les dispositions en faveur du logement social, en modifiant les règles d'urbanisme en vigueur jusqu'ici en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les logements sociaux. Ainsi, l'article L.123-1-3 du Code de l'Urbanisme stipule que les P.O.S. (devenus P.L.U.) peuvent ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat. De plus, le P.L.U. ne peut exiger la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement, lors de la construction de ces logements.

#### **3.3.2. L'obligation de construction de 20% de logements sociaux :**

L'article 55 de la loi S.R.U., entrée en vigueur en 2000, impose aux communes de disposer d'au moins de 20% de logements locatifs sociaux, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2002. Dans le cas contraire, elles devront à la fois payer une contribution et s'engager dans un plan de rattrapage pour tendre vers l'objectif de mixité sociale. Dans le cadre de cette loi, le logement social est considéré à la fois comme un service d'intérêt général et comme un instrument efficace de la mixité sociale.

La loi E.N.L du 13 juillet 2006 maintient les objectifs de construction de logements sociaux dans les communes n'atteignant pas le seuil des 20 % obligatoires et crée une commission nationale indépendante, pour évaluer les difficultés objectives de réalisation.

Lognes répond aux objectifs des 20% de logements sociaux. Ces dispositions ne s'appliqueront donc que pour la réalisation de quelques logements sociaux supplémentaires répondant à des besoins précisément identifiés (Personnes à Mobilité Réduite,...).

### **3.3.3. La mise en place des Plans Locaux de l'Habitat :**

La loi d'orientation pour la ville (L.O.V.) a pour objet de promouvoir la diversité sociale des quartiers et la mixité des usages (équilibre habitat/emploi). Ces objectifs sont, en outre, repris dans les équilibres recommandés par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

Pour atteindre cet objectif, la loi d'orientation pour la ville renforce les **Programmes Locaux de l'Habitat (P.L.H.)**, instaurés par la loi de décentralisation du 7 janvier 1983 (loi relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat).

Le P.L.H., nécessairement élaboré à l'échelle intercommunale, a pour ambition de définir et de mettre en œuvre une véritable politique locale de l'habitat, articulée avec la planification urbaine. Il doit contribuer à la mise en œuvre du droit au logement, en répondant aux besoins en logements et en hébergement, et favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale, en assurant une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement entre les communes et entre les quartiers d'une même commune.

La loi du 13 juillet 2006, portant engagement national pour le logement (dite loi E.N.L.), renforce le rôle du P.L.H. pour en faire un véritable outil d'orientation et de programmation de la politique de l'habitat sur le périmètre d'une intercommunalité.

Enfin, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, l'existence d'un P.L.H. conditionne la délégation de compétence pour l'attribution des aides à la pierre.

Par délibération en date du 04 novembre 2004, le SAN du Val Maubuée s'est engagé dans l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat couvrant le territoire des six communes membres.

Ce P.L.H., dont l'article L.302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation précise le contenu, est constitué de trois documents :

- 1- un **diagnostic** dressant un bilan des besoins en logements sur le territoire du Val Maubuée, à partir des évolutions prévisibles du nombre d'habitants ;
- 2- un **document d'orientation** énonçant les principes et les objectifs du P.L.H. (mixité sociale, prise en compte des besoins de certaines catégories de population, comme les personnes âgées, les personnes défavorisées ou mal logées, les étudiants,...)
- 3- un **programme d'actions** détaillé indiquant, par secteurs géographiques, les objectifs quantifiés et la localisation de l'offre nouvelle de logements, la description des opérations de rénovation urbaine et les interventions en matière foncière.

De plus, le P.L.H. fixe les modalités de suivi et d'évaluation du programme d'actions, ainsi que les conditions de mise en place d'un **dispositif d'observations de l'habitat** sur son territoire.

Le Plan Local d'Urbanisme doit prendre en compte les dispositions du P.L.H.



### **3.4. La loi sur l'eau, du 3 janvier 1992 :**

#### **La loi sur l'eau et les milieux aquatiques, du 30 décembre 2006 :**

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 érige l'eau en tant que patrimoine commun de la Nation et fait le lien entre milieu et usages. Elle définit les principes d'une gestion globale et équilibrée de la ressource en eau et des milieux aquatiques, permettant de satisfaire et de concilier ses différents usages, tout en assurant la protection de cette ressource contre toute pollution et la restauration de la qualité des eaux superficielles et souterraines.

Elle vise également à assurer la gestion de l'assainissement collectif et le contrôle de l'assainissement individuel.

La loi du 30 décembre 2006 vient compléter et préciser la loi de 1992 sur certains points. Elle a deux objectifs fondamentaux :

- D'une part, donner les outils à l'administration, aux collectivités territoriales et aux acteurs de l'eau en général pour atteindre en 2015 les objectifs de « bon état écologique » de la ressource en eau, fixés par la directive cadre européenne (DCE) n°2000/60/CE du 23 octobre 2000, transposée en droit français par la loi du 21 avril 2004.

Cette directive européenne établit un cadre pour une politique commune dans le domaine de l'eau. Elle lie intimement préservation du milieu et satisfaction des usages dans une perspective de développement durable et fixe des objectifs très ambitieux :

- parvenir au terme de quinze ans au bon état des eaux ;
  - réduire, voire supprimer, les rejets de substances dangereuses ;
  - faire participer le public à l'élaboration et au suivi des politiques de l'eau ;
  - tenir compte du principe de récupération des coûts des services, liés à l'utilisation de l'eau.
- D'autre part, donner aux collectivités territoriales les moyens d'adapter les services publics d'eau potable et d'assainissement aux besoins qualitatifs et quantitatifs des usagers, en améliorant les conditions d'accès à l'eau pour tous et en apportant plus de transparence au fonctionnement du service public de l'eau et de l'assainissement.

#### **3.4.1. Le SDAGE et le SAGE :**

La loi sur l'eau de 1992 a créé deux nouveaux outils de planification d'une gestion locale de l'eau : le **SDAGE** (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et le **SAGE** (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

La loi de 2006 a renforcé la portée juridique de ces schémas, les rendant ainsi plus opérationnels.

- **Le SDAGE du Bassin de Seine-Normandie :**

Le SDAGE est un outil de l'aménagement du territoire, qui a pour finalité de développer une gestion équilibrée entre protection des écosystèmes aquatiques et satisfaction, à l'échelle d'un bassin hydrographique, des usages humains, afin de garantir un développement social et économique durable.

Le contenu des SDAGE est défini à l'article L.212-1 du Code de l'Environnement.

Les SDAGE fixent :

- des objectifs généraux de qualité et de quantité des ressources en eau, qui correspondent au « bon état » ;
- les aménagements et dispositions nécessaires pour prévenir et assurer la protection et l'amélioration de l'état des eaux et des milieux aquatiques ;
- les modalités de support des coûts liés à l'usage de l'eau, en distinguant les secteurs industriel, agricole et domestique ;
- les sous-bassins hydrographiques pour lesquels un SAGE devra être réalisé, ainsi que les délais de leur élaboration et de leur révision.

Le SDAGE du Bassin de Seine-Normandie, approuvé par l'arrêté du 20 septembre 1996, est entré en vigueur le 7 novembre 1996.

Le bassin de Seine-Normandie couvre 8 régions, 25 départements et 9 000 communes. Il s'étend sur environ 1/5 du territoire national et sa population représente 30% de la population française, dont 80% vivent en zone urbaine. L'agglomération parisienne avec ses 8 millions d'habitants forme un tissu urbain quasi continu d'environ 2 000 km<sup>2</sup>. Il en résulte des pressions fortes sur les milieux et sur les régions voisines pour l'alimentation en eau potable et sur l'aval pour l'évacuation des rejets.

Le SDAGE du bassin Seine-Normandie met l'accent sur quatre orientations fortes :

- préserver l'alimentation en eau, notamment en eau potable de qualité ;
- lutter contre les inondations ;
- traiter les eaux usées, afin de parvenir à un assainissement fiable et performant ;
- protéger les milieux naturels.

Le SDAGE délimite également le périmètre de 27 sous-bassins correspondant à une unité hydrographique et préconise la mise en place de SAGE sur chacun de ses bassins versants.

La commune de Lognes est concernée par le SAGE du bassin Marne-Aval.

• **Le SAGE du bassin Marne-Aval :**

Le SAGE met en œuvre concrètement et localement les orientations définies par le SDAGE. Il est élaboré par une Commission Locale de l'Eau (C.L.E.), organe décisionnel du SAGE, qui comprend des représentants de l'État, des collectivités locales et des usagers (associations de consommateurs, associations de protection de l'Environnement, riverains,...).

Le SAGE du bassin Marne-Aval, dont le périmètre a été adopté le 08 janvier 1996 par Les préfets de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, est actuellement en cours d'élaboration. La Commission Locale de l'Eau (C.L.E.) a été constituée le 06 octobre 1997. Le bassin Marne-Aval couvre 905 km<sup>2</sup> répartis sur 99 communes de Seine-et-Marne, 12 communes de Seine-Saint-Denis et 20 communes du Val-de-Marne.

Le SDAGE et le SAGE sont opposables à l'administration (Etat, collectivités locales et établissements publics, nationaux ou locaux). Aussi, les programmes et décisions de ces instances doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions du

SDAGE quand ils concernent le domaine de l'eau. Dans les autres cas, ils doivent les prendre en compte.

De plus, l'article 7 de la loi du 21 avril 2004, qui transpose en droit français la directive cadre européenne du 23 octobre 2000, a modifié deux articles du Code de l'Urbanisme (les articles L.123-1 et L.124-2), afin que les documents d'urbanisme, et par conséquent les P.L.U., soient rendus compatibles avec les orientations des SDAGE et les objectifs de protection des SAGE.

### **3.4.2. Les eaux usées et les eaux pluviales**

*Rappel : Pour la commune de Lognes, la compétence en matière d'assainissement est assurée par le SAN du Val Maubuée.*

La loi sur l'eau de 1992 et la loi de 2006 fixent également le cadre réglementaire dans lequel la collecte, l'évacuation des eaux pluviales et usées et le traitement des eaux domestiques peuvent s'effectuer.

Ces dispositions sont définies par les articles L.2224-7 à L.2224-11 du Code Général des Collectivités Territoriales, consacrés à l'eau et à l'assainissement, et par les articles L.1331-1 à L.1331-10 du Code de la Santé Publique, traitant de l'assainissement. Le Plan Local d'Urbanisme doit prendre en compte ces dispositions.

Par ailleurs, lors d'opérations d'urbanisation, l'imperméabilisation des sols et par voie de conséquence le coefficient de ruissellement sont augmentés, ce qui entraîne la saturation des milieux de rejets naturels et peut conduire à des inondations. L'objectif est donc de réduire, maîtriser et traiter le ruissellement et l'érosion en zone urbaine.

Ainsi, préalablement à l'inscription de nouvelles zones urbanisables, une étude d'accompagnement devra définir les incidences de l'urbanisation sur les réseaux d'eaux et toute nouvelle urbanisation devra s'accompagner de la mise en place de systèmes de traitement des eaux usées et pluviales et de mesures permettant de limiter l'imperméabilisation des sols et d'assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement.

Le rapport de présentation du P.L.U. devra par conséquent examiner les incidences de l'urbanisation sur les réseaux d'eaux usées et pluviales et ainsi conduire à la définition des équipements en matière d'assainissement rendus nécessaires par l'urbanisation.

### **3.5. La loi relative à l'élimination des déchets et aux installations classées pour la protection de l'environnement, du 13 juillet 1992 :**

*Rappel : Pour la commune de Lognes, la compétence en matière de collecte, traitement et valorisation des déchets ménagers et assimilés est exercée par le SIETREM de Lagny-sur-Marne.*

Les dispositions de la loi du 13 juillet 1992, relative à l'élimination des déchets et aux installations classées pour la protection de l'environnement, ont pour objet :

- de prévenir ou de réduire la production et la nocivité des déchets, notamment en agissant sur la fabrication et sur la distribution des produits ;
- d'organiser le transport des déchets, dans le but de limiter les distances parcourues et les volumes à transporter (application du principe de proximité) ;
- de valoriser les déchets par réemploi, recyclage ou tout autre traitement visant à obtenir, à partir des déchets, des matériaux réutilisables ou de l'énergie ;
- de supprimer, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2002, la mise en décharge de déchets bruts et n'enfouir que les « déchets ultimes » ;
- d'assurer l'information du public sur les effets, pour l'environnement et la santé publique, des opérations de production et d'élimination des déchets, ainsi que sur les mesures destinées à en prévenir ou à en compenser les effets préjudiciables.

Pour y parvenir, cette loi a notamment institué l'obligation pour chaque département d'élaborer un **plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés**. Elle a également institué l'élaboration de plans départementaux d'élimination des déchets industriels spéciaux, afin de définir les conditions d'élimination des déchets autres que les déchets ménagers et assimilés et de prévoir obligatoirement un centre de stockage des déchets industriels spéciaux ou ultimes.

Les plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés ont pour objet de programmer et de coordonner l'ensemble des actions à mener, tant par les pouvoirs publics que par les organismes privés, en vue d'assurer la réalisation des objectifs prévus par la loi, et en particulier :

- d'évaluer l'évolution des quantités de déchets à éliminer selon leur nature et leur origine ;
- de prévoir des mesures pour prévenir l'augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés et maîtriser les coûts ;
- de fixer les objectifs de recyclage et de valorisation à atteindre et définir les collectes à mettre en œuvre pour y parvenir ;
- de recenser les installations d'élimination des déchets en service et énumérer les installations qu'il sera nécessaire de créer ;
- de déterminer les échéanciers à respecter et évaluer les investissements correspondants.

**La circulaire du 28 avril 1998** du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, relative à la mise en œuvre et à l'évolution des plans départementaux, tire les leçons de l'expérience des premiers plans, pour lancer une deuxième génération de plans, mieux adaptés à la fois aux réalités locales et aux priorités gouvernementales.

Elle traduit une volonté d'infléchir les plans départementaux dans le sens de l'amélioration du recyclage des matériaux et de la valorisation de la matière organique au dépend de l'incinération.

La plupart des plans de la première génération préconisaient en effet un recours trop important à l'incinération, au détriment des objectifs de recyclage en amont, ce qui pouvait notamment conduire à une inflation exagérée des coûts de gestion et pénaliser les départements à faible densité de population.

La circulaire engage une réorientation des plans selon les axes suivants :

- agir de façon plus volontaire sur la réduction de la production de déchets ;
- intégrer davantage de recyclage matière et organique ;
- respecter l'objectif de la collecte des déchets ménagers en vue de leur recyclage à 50% ;
- limiter le dimensionnement des incinérateurs à la fraction résiduelle après recyclage, lorsqu'une valorisation énergétique est possible.

Les préconisations du Plan Départemental ne sont pas opposables aux entreprises productrices de déchets, alors qu'elles le sont aux collectivités locales. En revanche, les entreprises doivent adapter leurs pratiques pour que les conditions d'admission de leurs déchets dans les installations classées pour la protection de l'environnement (Centre d'Enfouissement Technique) soient compatibles avec les préconisations du Plan.

Pour la Seine-et-Marne, un premier Plan Départemental des Déchets Ménagers et Assimilés a été approuvé par arrêté préfectoral du 9 septembre 1997.

Conformément à la circulaire du 28 avril 1998 du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, ce plan a été mis en révision par arrêté préfectoral en date du 23 octobre 1998. Cette révision a été adoptée le 04 février 2004.

Aussi, toutes les décisions se rapportant à l'élimination des déchets doivent être compatibles avec ce plan, qui est opposable aux personnes morales de droit public et à leurs concessionnaires.

En outre, le P.L.U. devra préciser, notamment dans l'annexe sanitaire relative à l'élimination des déchets, les dispositions adoptées ou envisagées pour la commune de Lognes pour satisfaire au plan départemental.

### **3.6. La loi relative à la lutte contre le bruit, du 31 décembre 1992 :**

La loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation des bruits de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement.

Ces dispositions concernent, notamment, la prévention des nuisances sonores (troubles de voisinage, activités de loisirs bruyantes), l'urbanisme et la construction au voisinage des infrastructures de transports, la protection des riverains des aéroports et le renforcement des modalités de contrôle et de surveillance, ainsi que le renforcement des sanctions en matière de nuisances sonores.

- **En matière d'activités bruyantes :**

L'article 6 de la loi permet de soumettre les activités bruyantes à autorisation ou à des prescriptions particulières, afin de réduire les nuisances sonores qu'elles génèrent et de protéger les populations exposées à ces nuisances.

- **En matière de bruit des transports terrestres :**

Cette loi a fixé les bases d'une nouvelle politique pour protéger des bruits engendrés par les transports.

**L'article 12** de la loi impose la prise en considération les nuisances sonores induites par la réalisation de nouvelles infrastructures routière ou ferroviaire ou par la transformation significative d'une voie existante (augmentation du niveau sonore de plus de 2dB(A) après transformation).

Les maîtres d'ouvrage de ces infrastructures sont ainsi tenus de mettre en œuvre des protections (écrans antibruit, voire traitements de façade), afin de respecter les seuils de niveaux de bruit fixés réglementairement.

**L'article 13** de la loi a institué le classement des infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et de leur trafic.

L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de ce classement, ainsi que les normes d'isolation acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Le classement s'effectue selon cinq catégories (de la plus bruyante à la plus faible), en fonction des niveaux sonores de référence, auxquelles correspond une isolation acoustique minimale des constructions à leur voisinage.

Sur la base de ce classement, le Préfet détermine, après consultation des communes, les secteurs affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte et les prescriptions techniques applicables lors de la construction d'un bâtiment, afin d'atténuer l'exposition à ces nuisances.

Dans les secteurs affectés par le bruit, le Code de la Construction et de l'Habitat (modifié par l'article 13 de la loi et ses textes d'application) oblige les constructeurs de nouveaux bâtiments à prendre en considération le bruit engendré par les infrastructures de transports (existantes ou futures), en dotant les constructions d'un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996.



Pour les nouveaux bâtiments autres que d'habitation (enseignement, santé, sports, tourisme,...), les objectifs réglementaires sont les suivants :

Usage et nature des locaux	Diurne Leq (6h-22h)	Nocturne Leq (22h-6h)
Enseignement (sauf ateliers et locaux sportifs)	60 dB(A)	
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale		
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée : Leq (6h-22h) < 65dB(A) et Leq (22h-6h) < 60 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Activité industrielle, artisanale ou tertiaire non bruyante en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	

Selon l'arrêté préfectoral du 12 mars 1999, toutes les voies suivantes à Lognes ont été classées voies bruyantes :

Nom de l'infrastructure	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (m)
- l'autoroute A4,	1	300
- l'autoroute A199,	2	250
- la route nationale 104,	1	300
- la route nationale 999B,	2	250
- le cours des Lacs,	5	10
- le boulevard Frédéric Chopin,	5	10
- la rue Gabriel,	5	10
- la rue de la Maison Rouge,	5	10
- le boulevard de la Malvoisine,	5	10
- le boulevard du Mandinet,	5	10
- la rue de la Ferme,	5	10
- la rue Jehan Scarron,	5	10
- le boulevard du Segrain,	5	10
- le boulevard du Courcerin,	5	10
- le cours du Buisson,	5	10
- la place Charles Cros,	5	10
- le boulevard Camille Saint-Saëns,	5	10
- la rue du Suffrage Universel,	3	100
- la ligne A du RER.		

Cet arrêté précise également les secteurs du territoire de Lognes affecté par le bruit de ces infrastructures de transports terrestres. Aussi, les constructions, implantées dans une bande allant de 10 à 300 mètres suivant leur classement, doivent être conformes aux normes d'isolation acoustique.

De plus, le périmètre de ces secteurs doit être reporté sur les documents graphiques du P.L.U. à titre d'information et l'arrêté préfectoral doit être mentionné dans les annexes.

### **3.7. La loi relative à la mise en valeur des paysages (loi Paysage), du 8 janvier 1993 :**

La loi « paysage » a introduit deux points importants dans le Code de l'Urbanisme :

- D'une part, elle a élargi le régime des espaces boisés classés (art. L.130-1 du Code de l'Urbanisme) aux arbres isolés, aux haies ou réseaux de haies et aux plantations d'alignement.

Ce classement a des effets importants et contraignants. Outre la nécessité d'obtenir une autorisation préalable pour toute coupe ou abattage d'arbre, s'appliquent également l'interdiction de défricher et de tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de ces boisements.

- D'autre part, depuis la loi « paysage », le 7° alinéa de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme permet aux P.L.U. d'identifier et de localiser des éléments du paysage et de délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique particulières et, le cas échéant, de leur appliquer des prescriptions de nature à assurer leur protection.

Les dispositions du 7° de l'article L.123-1 permettent d'assurer une préservation plus large, plus souple, plus facile à gérer et souvent mieux appropriée à la nature de l'élément à protéger, que le classement en espace boisé classé au titre de l'article L.130-1.

En effet, si la finalité est bien dans les deux cas la protection, le 7° de l'article L.123-1 permet d'adapter les prescriptions à l'objet à protéger. Le champ d'application est aussi plus étendu, puisqu'il peut concerner des quartiers, des rues, des secteurs à mettre en valeur, aussi bien que des éléments isolés.

La loi « paysage » soumet également tous travaux de nature à détruire un élément de paysage identifié par un P.L.U. au titre du 7° alinéa de l'article L.123-1 à autorisation préalable.

### **3.8. La loi relative au renforcement de la protection de l'environnement (loi Barnier), du 2 février 1995 :**

Le rôle du P.L.U. en matière de paysage a été renforcé dans le cadre de la loi du 2 février 1995 et en particulier de son article 52, qui a instauré l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme.

Devant le constat d'une dégradation et d'une banalisation des paysages en périphérie des villes, l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme vise, dans une démarche qualitative, à réduire les désordres urbains le long des voies routières et autoroutières, en incitant les communes à organiser une réflexion préalable à tout projet d'aménagement aux abords de ces grands axes et principalement au niveau des entrées de ville.

Ainsi, il subordonne les possibilités d'urbanisation le long de certaines voies classées à grande circulation, à l'existence de règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale et paysagère.

Le P.L.U. doit ainsi prévoir les conditions d'intégration paysagère des extensions urbaines envisagées le long de ces axes.

A défaut d'une telle réflexion, aucune construction ou installation nouvelle, en dehors des espaces urbanisés, ne peut être autorisée dans la bande de protection de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, voies express et déviations au sens du Code de la Voirie Routière, et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres voies classées à grande circulation.

En ce qui concerne Lognes, le P.L.U. devra clairement faire apparaître la justification des futurs aménagements aux abords de la A4.

### **3.9. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle des énergies, du 30 décembre 1996 :**

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, adoptée le 30 décembre 1996, affirme le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Elle a conduit à la modernisation et au renforcement des dispositifs de surveillance de la qualité de l'air et d'information du public. Elle impose l'élaboration de plans d'actions visant notamment à améliorer la qualité de l'air : plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA) et plans de protection de l'atmosphère (PPA).

Elle institue également des mesures d'urgences en cas d'épisode de forte pollution atmosphérique (restriction de la circulation, par exemple).

Elle a introduit dans le Code de l'Urbanisme la nécessité de maîtriser la demande de déplacement, de prévenir les pollutions et les nuisances de toute nature et de prendre en compte la qualité de l'air.

Enfin, elle contient des dispositions applicables aux plans de déplacement urbains (P.D.U.).

#### **3.9.1. Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air**

Ce plan consiste à fixer les orientations à moyen et long termes, permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique, afin d'atteindre les objectifs de la qualité de l'air définis dans ce même plan.

Le plan régional d'Ile-de-France pour la qualité de l'air a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 31 mai 2000. Il définit les orientations permettant :

- de prendre la mesure des phénomènes complexes qui affectent la qualité de l'air en Ile-de-France ;
- sur la base des objectifs de qualité de l'air réglementaire fixés au plan national, de définir les orientations stratégiques et des recommandations, afin de maîtriser et de limiter les émissions polluantes, notamment par la maîtrise des consommations d'énergie et la promotion de nouvelles techniques, plus respectueuses de l'environnement ;
- de mettre à disposition du public la meilleure information disponible, mais également de former et sensibiliser la population de l'agglomération parisienne aux problématiques de la qualité de l'air.

### 3.9.2. Le PDU de la région Ile-de-France

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie rend obligatoire l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le P.D.U. a pour objet de définir les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement, sur un territoire donné.

La loi a défini les grandes orientations suivantes :

- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche ;
- L'aménagement et le développement du réseau principal de voirie, afin de rendre son usage plus efficace, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- L'organisation du stationnement sur le domaine public ;
- L'organisation du transport et de la livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- L'encouragement des entreprises et des collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.

La Région Ile-de-France s'est dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.I.F.), approuvé par arrêté inter-préfectoral en date du 15 décembre 2000.

Pour mettre en oeuvre les grandes orientations de la loi, le P.D.U. d'Ile-de-France se fixe comme objectifs :

- une diminution de 3% du trafic automobile, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2% pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne ;
- une augmentation de 2% de l'usage des transports collectifs, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- une augmentation de 10% de la part de la marche pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école ;
- le doublement du nombre des déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3% de la part du transport des marchandises par le fer et la voie d'eau.

Le P.D.U.I.F. a décliné ces objectifs en actions. Il apporte en particulier des recommandations techniques nécessitant une articulation des mesures décidées à chaque niveau (métropole, villes agglomérées denses, villes nouvelles et centres anciens, quartiers) et pour certaines actions une traduction réglementaire au niveau local.

Ainsi, si certaines de ces actions peuvent être mises en oeuvre au niveau régional, le P.D.U.I.F. a aussi fixé des orientations qui n'ont de sens que déclinées localement. C'est pourquoi le législateur, tenant compte de la spécificité de la Région Ile-de-France,

prévoit que des P.L.D. (Plans Locaux de Déplacements) soient élaborés sur la base des orientations fixées au niveau régional.

Les collectivités locales qui le souhaitent peuvent par conséquent décliner localement les prescriptions du P.D.U.I.F., en élaborant un Plan Local de Déplacement (P.L.D.). Il permet de répondre à des enjeux plus locaux, de définir des mesures plus concrètes et d'engager des projets.

### **3.9.3. Le Plan Local de Déplacement du Val Maubuée**

Par délibération en date du 30 mars 2000, le SAN a émis un accord de principe sur la constitution d'un comité local de déplacements. Le périmètre du Plan Local de Déplacements du Val Maubuée a été arrêté par le préfet de Seine-et-Marne le 9 novembre 2001. Il englobe les six communes du S.A.N. Un comité local de déplacement a été créé avec pour mission d'élaborer le Plan de Déplacement du Val Maubuée.

Le P.L.D. du Val Maubuée s'est fixé pour objectifs de :

- hiérarchiser le réseau de voirie ;
- aménager les accès aux gares ;
- rationaliser le stationnement ;
- développer les zones 30 ;
- sécuriser les cheminements piétons ;
- aménager les itinéraires cyclables et les emplacements deux-roues.

L'étude d'élaboration du P.L.D. du Val Maubuée, qui doit s'étaler sur deux ans, a été lancée le 31 janvier 2006. A terme, le P.L.U. devra être compatible avec les prescriptions de ce P.L.D.

La loi SRU, qui allie les enjeux d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, confirme la prise en compte des objectifs du P.D.U. dans les P.L.U. par une maîtrise des déplacements et la gestion du stationnement au niveau communal.

### **3.10. La loi relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, du 5 juillet 2000 :**

L'article 28 de la loi Besson du 31 mai 1990 faisait déjà obligation aux communes de plus de 5 000 habitants de prévoir les conditions de passage et de séjour des gens du voyage sur leur territoire. Il s'agit d'une obligation légale, l'accueil des gens du voyage devant être assuré par la réservation de terrains spécialement aménagés.

La loi relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyages, tenant compte des carences constatées dans la loi de 1990, vise à réaliser un équilibre entre les intérêts des gens du voyage et ceux des populations des communes qui accueillent des caravanes sur leur territoire, en créant des structures d'accueil suffisantes pour faire face à la demande et ainsi remédier aux problèmes récurrents d'installations sauvages de caravanes sur des terrains publics ou privés.

Elle précise que la commune est le cadre de la construction et de la gestion des aires d'accueil et qu'une obligation d'accueil lui incombe. En contrepartie, la loi offre des pouvoirs renforcés au maire, afin que celui-ci procède aux expulsions de caravanes implantées de façon irrégulière.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la loi impose la réalisation à l'échelle de chaque

département d'un **Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage**.

Ce schéma est élaboré conjointement par le Préfet et le Président du Conseil Général. Une Commission Départementale Consultative, au sein de laquelle siègent des élus et des représentants des gens du voyage, est associée à son élaboration. Les conseils municipaux concernés par le dispositif et la commission consultative donnent leur avis avant l'approbation du plan.

Le schéma départemental définit, au vu d'une évaluation préalable des besoins et de l'offre existants, les obligations des communes de plus de 5 000 habitants en matière de réalisation de capacités d'accueil et de stationnement au profit des gens du voyage.

Il précise les aires d'accueil à réaliser et à réhabiliter, leur destination, leur capacité et les communes d'implantation. Il définit également la nature des actions à caractère social nécessaires aux populations concernées.

Ces aires sont des lieux de séjour. Leur aménagement et leur gestion doivent donc assurer des conditions de vie décentes, aussi bien en termes de localisation, d'aménagement que d'entretien. Les besoins en matière d'actions socio-pédagogiques et de scolarisation doivent également être pris en compte dans la conception et la création de ces aires.

Les communes figurant au schéma départemental sont alors tenues, dans un délai de deux ans suivant la publication du schéma, de participer à sa mise en oeuvre. Trois modalités leur sont offertes pour satisfaire à leurs obligations :

- la commune réalise et gère elle-même une aire d'accueil sur son propre territoire ;
- la commune transfère sa compétence d'aménagement et/ou de gestion des aires d'accueil à un E.P.C.I.\* , qui réalise l'aire sur le territoire de la commune d'implantation prévue au schéma départemental ;
- la commune passe avec d'autres communes du même secteur géographique, une convention intercommunale, qui fixe sa contribution financière à l'aménagement et à la gestion d'une ou de plusieurs aires permanentes d'accueil, qui seront implantés sur le territoire d'une autre commune, partie à la convention.

Ainsi, pour la commune de Lognes, la compétence en matière de réalisation d'aires d'accueil des gens du voyage est assurée par le SAN du Val Maubuée.

Parallèlement, la loi a renforcé le pouvoir de police des maires, en matière d'expulsion de caravanes implantées de façon irrégulière sur le territoire communal, et élargi leurs possibilités d'ester en justice, en rendant cette procédure plus rapide, moins coûteuse et plus efficace.

Dès lors qu'ils ont réalisé ou participé financièrement à l'aménagement d'une aire d'accueil inscrite au schéma et qu'ils en assurent la gestion, les maires bénéficient de nouveaux moyens de lutte contre les stationnements illicites. En cas de stationnement illicite sur un terrain public, mais également sur un terrain privé, le maire peut ainsi saisir le juge civil pour demander l'évacuation des caravanes. Par ailleurs, les délais de procédure visant à l'expulsion des caravanes se trouvent réduits.

Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage de Seine-et-Marne a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 février 2003.

---

\* Etablissement Public de Coopération Intercommunale.



Une étude réalisée en 1999 avait mis en évidence la présence de 800 caravanes par an en moyenne circulant dans le département de la Seine-et-Marne. Depuis, les statistiques hebdomadaires soulignent l'augmentation de ce chiffre et l'allongement de la durée moyenne de séjour.

Pour la Seine-et-Marne, la priorité a été donnée à la réalisation d'aires à construction et à gestion intercommunale, y compris pour les communes de plus de 5 000 habitants.

Pour le secteur II de Marne-la-Vallée, le schéma départemental ne prévoit aucune place supplémentaire par rapport aux 58 existantes sur le Val Maubuée :

- 20 places à Champs-sur-Marne ;
- 15 places à Lognes ;
- 15 places à Noisiel ;
- 8 places à Emerainville.

La commune de Lognes est donc d'ores et déjà dotée d'une aire d'accueil pour les gens du voyage, située au sud-ouest de la commune dans la ZAC Paris-Est. On y accède par un passage sous la A4 au débouché de la rue de la Maison Rouge.

Dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage, le SAN a décidé, avec l'aide des subventions accordées par l'Etat, de restructurer complètement l'aire d'accueil de Lognes, afin de l'adapter aux normes en vigueur.

L'aire d'accueil ainsi réaménagée s'organise autour d'une voie centrale à double sens de circulation, desservant les emplacements aménagés de part et d'autre. Elle comporte un total de 15 emplacements de 150 m<sup>2</sup> chacun. Chaque emplacement est délimité par des clôtures grillagées doublées d'une haie végétale. Elle dispose de 7 modules sanitaires, dont un module sanitaire adapté aux PMR, comportant chacun un point d'eau, des branchements eau/électricité et un local avec WC et douches.

Un local social construit à l'entrée de l'aire d'accueil permet de disposer d'un bureau pour le gestionnaire, d'un local technique et d'une salle de réunion. Une emprise pour le stockage des conteneurs poubelles a également été prévue à l'entrée de l'aire d'accueil.

#### 4. LES PERIMETRES PORTÉS A TITRE D'INFORMATION : LES VESTIGES ARCHEOLOGIQUES

Sont applicables sur l'ensemble de la commune :

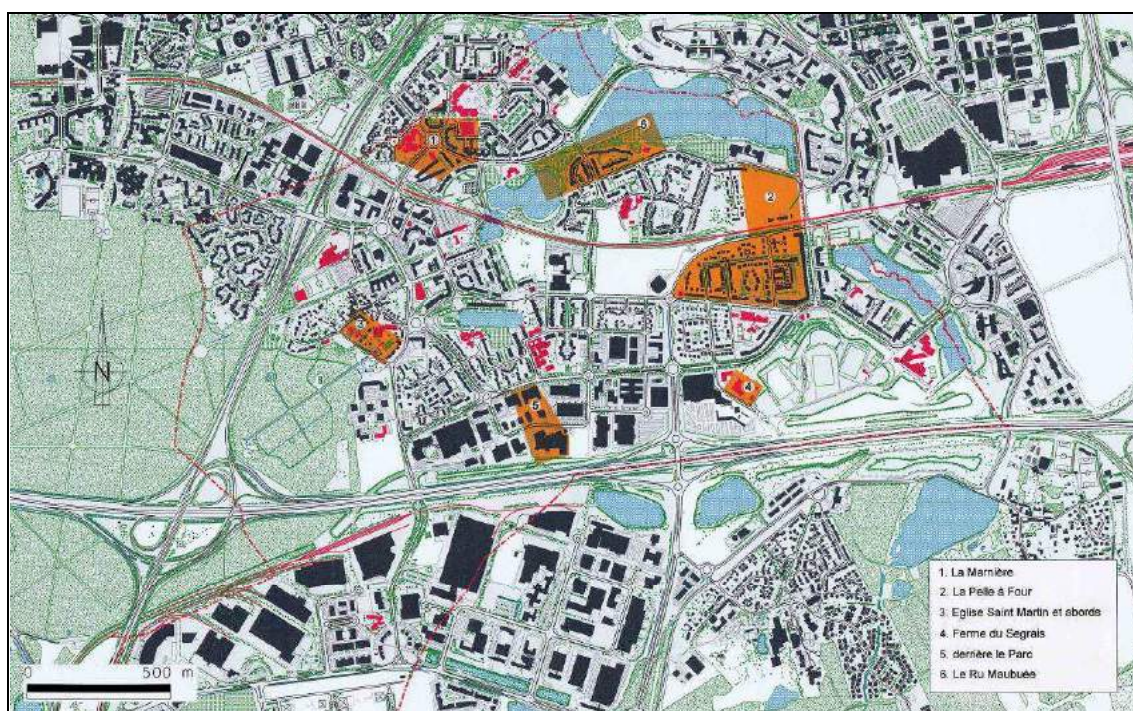
- les prescriptions de la loi du 27 septembre 1941, validée par l'ordonnance du 13 septembre 1945, dont l'article 14 prévoit la déclaration immédiate à la Direction des Antiquités Historiques de toute découverte fortuite à caractère archéologique ;
- les dispositions de la loi n°80-532 du 15 juillet 1980, protégeant les terrains contenant des vestiges archéologiques ;
- l'article R. 111-3-2 du Code de l'Urbanisme et les dispositions de la loi n°86-192 du 5 février 1986, qui prévoit que le permis de construire puisse être refusé ou accordé sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales, si les constructions sont de nature, par leur localisation, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques.

Certains sites de la commune de Lognes sont répertoriés par la DRAC, Service Régional de l'Archéologie, comme étant en catégorie 2. Cela implique que ce service devra être consulté pour tous projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol de ses sites.

Ces sites archéologiques sont (cf. carte ci-dessous) :

- la Marnière (1) ;
- La Pelle à Four (2) ;
- L'église Saint Martin et ses abords (3) ;
- Derrière le parc -5) ;
- Le rû Maubuée (6).

*Figure 53 : Localisation des sites archéologiques*



Source : SAN Val Maubuée

La commune abrite également un site répertorié par la D.R.A.C. en catégorie 3, la Ferme du Segrais (4), pour lequel ce service demande à être consulté pour avis sur tous les projets de travaux d'une surface supérieure ou égale à 500 m<sup>2</sup>, susceptibles de porter atteinte au sous-sol. Enfin, deux sites sont répertoriés en catégories 4 : il s'agit du Château du Mandinet et de la Malvoisine, pour lesquels s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique.

## **5. LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE**

---

Le porté à connaissance, transmis par le Préfet de Seine-et-Marne le 5 décembre 2002 et modifié le 19 février 2003, fait état des servitudes d'utilités publiques suivantes :

### **5.1. Protection des monuments historiques (AC 1) :**

L'ensemble des bâtiments de la Ferme du Buisson à Noisiel a été inscrit à l'inventaire des monuments historiques par arrêté en date du 12 juin 1986. Le Nord-Ouest de la commune de Lognes est concerné par cette servitude.

### **5.2. Interdictions d'accès grevant les propriétés limitrophes des routes express et des déviations d'agglomérations (EL 11) :**

Elle concerne la voie express CD51 (qui est devenue la Francilienne), entre la A4 et l'échangeur nord de Lésigny. Ces routes ne sont accessibles qu'en des points précis spécialement aménagés à cet effet et peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers ou de véhicules.

### **5.3. Canalisation de distribution et de transport de gaz (I 3) :**

Il s'agit d'une canalisation de diamètre 500, qui sert au transport du gaz haute pression entre Villiers-le-Bel (Val d'Oise) et Ferrolles-Attilly (Seine-et-Marne). Cette canalisation est en service et son tracé, qui emprunte successivement l'avenue de la Soubriarde, le boulevard Chopin et une partie du Cours des Lacs, a été défini conjointement par l'aménageur EPAMarne et le service concerné (Groupe Gazier Région Ile-de-France). Elle est assortie d'une zone de servitude non aedificandi – non planti de 10 mètres axée sur la canalisation.

Par ailleurs, le service GRTGaz demande à être consulté dès lors qu'un projet de construction de situe à moins de 100 mètres de leur canalisation et ce dès le stade de l'élaboration du projet.

### **5.4. Protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques (PT 1) :**

Cette servitude, instituée par décret en date du 17 octobre 1986, fixe une zone de protection concentrique autour de la tour de contrôle de l'aérodrome de Lognes/Emerainville. Elle se matérialise par un disque de 1 Km de rayon, centré sur la station de l'aéroport. Le Sud-Ouest de la commune de Lognes est concerné par cette servitude.

### **5.5. Protection des centres radio-électriques émission-réception contre les obstacles – REF 7700191 (PT 2) :**

Cette servitude sert à protéger les liaisons hertziennes Paris – Reims et Paris – Nancy II, pour les tronçons Chennevières – Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux – Igny Comblizy. Elle a été instituée par décret en date du 8 septembre 1979. Elle définit une bande de 200 mètres de large, à l'intérieur de laquelle il est interdit de créer des obstacles dont l'altitude excède 145 mètres NGF, soit plus de 40 mètres environ du sol naturel.

#### **5.6. Protection des centres radioélectriques émission-réception contre les obstacles - REF7702294 (PT 2) :**

Cette servitude dépend du service spécial des bases hertziennes d'Ile-de-France et protège le faisceau hertzien Vers-le-Grand / Monthyon. Elle a été instituée par décret en date du 02 mai 1995.

#### **5.7. Réseaux de télécommunications téléphoniques et télégraphiques (PT 3) :**

Il s'agit du câble n°461, qui emprunte le boulevard du Mandinet. Ce câble est branché sur le central téléphonique.

#### **5.8. Servitude relative au chemin de fer (T 1) :**

Il s'agit d'une servitude sur la ligne A du RER prise dans le cadre de la loi du 15 juillet 1845 (police des chemins de fer) et ses compléments et du décret du 30 octobre 1935 (visibilité).

#### **5.9. Servitude aéronautique de dégagement (T 5) :**

Il s'agit d'une servitude, instituée par décret en date du 26 avril 1991, ayant pour objet de limiter la hauteur des constructions au voisinage des plates-formes aéroportuaires. Autour des deux pistes d'envol de l'aérodrome de Lognes–Emerainville, elle indique les hauteurs de dégagement nécessaires pour assurer les mouvements de vol dans de bonnes conditions de visibilité et de sécurité.

La commune de Lognes est concernée dans sa partie Sud et notamment les zones d'activités de Paris-Est et du Mandinet/Segrais. A cet endroit, aucune construction ne peut excéder la cote altimétrique de 153 mètres NGF. En déduisant de cette valeur la valeur du niveau altimétrique du site exprimée en mètres NGF, on obtient les hauteurs maximales de construction autorisées par rapport au niveau du terrain naturel.

#### **5.10. Servitude liée au cimetière de Lognes :**

Une zone non aedificandi de 35 mètres est définie autour du cimetière. Dans cette zone ne sont autorisés que les aménagements du parc urbain du Mandinet. La création, l'agrandissement et la translation d'un cimetière à moins de 35 mètres des habitations ne peuvent être autorisés que par arrêté du Préfet de Seine-et-Marne (art L.2223.1 du Code Général des Collectivités Territoriales).

#### **5.11. Servitude d'élagage relative aux lignes de télécommunications empruntant le domaine public :**

Cette servitude a été abandonnée. Cependant, selon l'article 47 de la loi de réglementation des télécommunications du 26 juillet 1996, l'autorité gestionnaire des voiries doit prendre toutes les dispositions utiles pour permettre l'accomplissement de l'obligation d'assurer le service universel de France-Télécom. De plus, l'article 65 de cette même loi prévoit des mesures pénales, dans le cas où le refus d'élaguer produit des dommages aux installations de France-Télécom ou nuit à son bon fonctionnement.

## **6. LES PROJETS D'INTERET GENERAL (P.I.G.)**

---

### **6.1. L'Opération d'Intérêt National de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée**

L'article 5 de la loi n°83-636 du 13 juillet 1983, portant modification du statut des agglomérations nouvelles, prévoit :

- d'une part, que le périmètre d'urbanisation des agglomérations nouvelles est considéré comme périmètre d'opération d'intérêt national au sens des articles L.121-2 et R.490-5 du Code de l'Urbanisme. Par conséquent, l'aménagement de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée s'inscrit dans le cadre d'une Opération d'Intérêt National (O.I.N.), menée sous la responsabilité de l'EPAMarne et non encore achevée ;
- d'autre part, que les opérations projetées à l'intérieur d'un tel périmètre d'urbanisation ont le caractère de projet d'intérêt général (P.I.G.), sans qu'il soit nécessaire de le confirmer par un arrêté préfectoral.

Par conséquent, le P.L.U. de Lognes doit permettre la poursuite de la réalisation des Z.A.C. situées sur le territoire communal.

### **6.2. Le projet d'aménagement de la RN104**

Par ailleurs, le décret du 19 mai 1999 a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement de la RN104, tronçon de la Francilienne, compris entre l'A4 (échangeur du Val Maubuée) et la RN4 à Pontault-Combault dans le département de Seine-et-Marne.

Cette section, l'une des plus chargées d'Ile-de-France, est empruntée quotidiennement par 100 000 véhicules dans les deux sens, avec un pic de 8 000 véhicules par heure aux heures de pointe. Elle connaît donc actuellement de très importants problèmes de circulation, qui se traduisent par la saturation de cet axe et par conséquent par le développement d'une circulation parasite sur les voies locales.

Le projet a pour but de fluidifier le trafic et de renforcer la fonction de desserte locale de la RN104. Indirectement, cela permettra de soulager les voiries locales et garantira une plus grande sécurité des déplacements dans les communes traversées.

Concrètement, ce projet prévoit le réaménagement de l'axe sur une longueur de 7,5 km, en améliorant tous les systèmes d'échanges et en portant sa capacité à 2 x 3 voies au lieu de 2 x 2 voies actuellement.

Il se traduira, sur le territoire communal de Lognes, par :

- la mise à 2 voies des bretelles entre l'A4 et la RN104, au niveau de l'échangeur du Val Maubuée. Ceci nécessite le déboisement de 2 hectares dans le bois de Lognes, au nord-est de l'échangeur. En contrepartie, l'échangeur du Val Maubuée sera entièrement reboisé.
- la création de collectrices le long de la RN 104 et de giratoires sur le boulevard de Courcerin, au niveau du diffuseur du boulevard de Courcerin. Cette entrée de ville sera réaménagée en concertation avec la commune de Lognes, en vue d'un traitement plus valorisant.



Le projet prévoit également la réalisation de protections phoniques permettant d'atteindre au minimum les objectifs réglementaires de 65dB(A) le jour et 60dB(A) la nuit.

Sur Lognes, cela nécessite, la réalisation :

- d'un écran de 3 mètres de haut sur une longueur de 1 180 mètres au niveau de l'A4 nord-ouest, du Bois de Lognes et de la VPO Est,
- d'un écran de 4 mètres de haut sur 550 mètres qui protégera la VPO Ouest,
- d'un écran de 3 mètres de haut sur 80 mètres de longueur encadré de deux buttes de 70 mètres de long qui sera installé au niveau de l'A4 sud-est au droit du terrain d'accueil des gens du voyage.

De plus, un revêtement absorbant sera mis en place sur toute la section de la RN104 concernée.

**Figure 54 : Aménagements de la RN104 et de l'échangeur du Val Maubuée sur le territoire de Lognes**



Source : Lognes Magazine

La déclaration d'utilité publique impose la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Croissy-Beaubourg, Emerainville, Noisiel, Pontault-Combault et Roissy-en-Brie et des P.A.Z. des ZAC d'Emerainville, du Mandinet et de Paris-Est. Les ZAC du Mandinet et de Paris-Est réintégrant le domaine public dans le cadre de l'élaboration du P.L.U. de Lognes, celui-ci doit également être compatible avec ce projet d'intérêt général.

**IV –  
LES GRANDES LIGNES DIRECTRICES  
DU DIAGNOSTIC – BILAN**

Les parties I et II du rapport de présentation ont été consacrées aux différents diagnostics, tant sur le plan de l'habitat, de la population, de l'emploi et des activités économiques, des équipements publics et des services, des déplacements, que sur le plan de l'environnement, qu'il soit naturel ou urbain.

Les analyses préalablement réalisées permettent à présent de dégager les principales caractéristiques de la commune et ses atouts, de soulever ses difficultés et ses handicaps et de prévoir dans la mesure du possible ses besoins en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat et de transport, au regard de prévisions démographiques et économiques.

## **1. LES PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES**

---

### **1.1. Les prévisions démographiques**

#### **1.1.1. Calcul du point mort pour la période 1990/1999.:**

Pour estimer les besoins futurs en logements, il est nécessaire, dans un premier temps, de calculer et d'analyser ce que l'on nomme le « point mort », c'est-à-dire le nombre de logements qu'il est théoriquement nécessaire de construire chaque année pour maintenir stable le chiffre de population.

Le calcul du point mort tient compte de trois éléments :

Le renouvellement ou la disparition de logements : il s'agit du nombre de logements qu'il est nécessaire de construire, afin de compenser la « disparition » de logements ou le renouvellement du parc ancien (logements détruits, transformés en bureaux, regroupés,...).

Le desserrement : c'est le nombre de logements supplémentaires, nécessaires pour permettre le desserrement des ménages. En effet, les ménages comptent de moins en moins de personnes (diminution du nombre d'enfants par femme, augmentation du célibat, décohabitation des jeunes, familles monoparentales,...), il est donc nécessaire de disposer de plus de logements pour accueillir le même nombre d'habitants.

La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels : c'est le nombre de logements nécessaires pour assurer une certaine fluidité sur le marché du logement.

#### **Le renouvellement ou la disparition.:**

- > Nombre de logements réalisés entre 1990 et 1999 = 618 logements
- > Différence entre le nombre total de logements recensés en 1990 et ceux recensés en 1999 = 558 logements
- > Soit une disparition de  $618 - 558 = 60$  logements, soit environ 7 logements par an.\*

#### **Le desserrement :**

Population des résidences principales en 1990 \_ Nombre de résidences principales de 1990 =  
Taux d'occupation des logements en 1999

---

\* Cette disparition de logements a essentiellement concerné les logements occasionnels. Aussi, il peut s'agir des baraquements de chantier pour les ouvriers lors de la construction des logements.

$13\,002 - 3\,536 = 256$  logements, soit environ 28 logements par an.  
3,43

**La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels :**

En 1990, on recensait 157 logements vacants (soit un taux de vacance de 4,2%) et 69 résidences secondaires et logements occasionnels (soit 1,8% du parc de logements).  
En 1999, on recensait 146 logements vacants (soit un taux de vacance de 3,4%) et 41 résidences secondaires et logements occasionnels (soit 0,9% du parc de logements).  
 $(146 + 41) - (157 + 69) = -39$  logements soit - 4 logements/ an.

La valeur du point mort correspond à la somme de ces trois éléments, rapportée au nombre d'années intercensitaires :

Le « point mort » pour la période intercensitaire 1990/1999 est donc de 277 logements, soit 31 logements/an.

	Période 1990/1999	Par an
1.Nombre de logements neufs qui assurent le renouvellement du parc de logements	+ 60	+ 7
2.Nombre de logements qui permettent le desserrement des ménages	+ 256	+ 28
3.Variation du nombre de logements vacants, résidences secondaires et logements occasionnels	- 39	- 4
<b>= Point mort</b>	<b>+ 277</b>	<b>+ 31</b>
Logements effectivement construits entre 1990 et 1999	+ 618	+ 69
Logements ayant permis l'accroissement de population	+ 341	+ 38

Pour maintenir la population communale entre 1990 et 1999, il était nécessaire de construire au moins 277 logements, soit 31 logements par an.

Or, 618 logements ont été réalisés durant cette période, ce qui a permis l'augmentation de la population des ménages de Lognes de 1 168 habitants, dans 341 logements.

**1.1.2. Choix des indicateurs :**

Au vu des résultats obtenus, nous avons décidé de retenir 4 indicateurs :

**La taille des ménages en 2015 :**

La taille des ménages lognots est passée de 3,68 personnes par ménages en 1990 à 3,43 en 1999. L'évolution de la cellule familiale et des modes de vie en France font que la taille des ménages tend à se réduire. On peut donc supposer que l'évolution en cours va se poursuivre.

Nous avons donc formulé l'hypothèse d'une baisse tendancielle de la taille des ménages par rapport à la période 1990/1999, soit **2,99 personnes par ménages** en 2015.

**Le renouvellement du parc de logements en 2015 :**

Etant donné la jeunesse du parc de logements et son niveau de confort élevé, on peut supposer que la disparition (liée le plus souvent à la démolition de logements anciens, au regroupement de plusieurs logements lors de rénovation et de mise aux normes de confort) n'augmentera pas. Nous avons donc formulé l'hypothèse d'un maintien du taux de renouvellement du parc de logements, soit **2,58%** des résidences principales entre 1999 et 2015.

### La part de logements vacants en 2015 :

Le taux de vacance à l'intérieur du parc de logements est actuellement faible. En raison du vieillissement relatif du parc de logements, il risque d'augmenter légèrement à l'horizon 2015. Nous avons émis l'hypothèse d'une légère augmentation du taux de vacance, jusqu'à atteindre **4%** du parc de logements.

### La part de résidences secondaires et de logements occasionnels en 2015 :

Le nombre de résidences secondaires et de logements occasionnels est faible (0,95%) et ne devrait pas augmenter à l'avenir. Nous formulons donc l'hypothèse de son maintien à l'horizon 2015, soit un taux de résidences secondaires et logements occasionnels de **0,95%**.

### 1.1.3. Prévisions démographiques :

***1<sup>er</sup> cas : Evaluation de l'évolution de la population de Lognes à l'horizon 2015, si la construction de logements neufs se limite aux réalisations déjà programmées, soit 432 logements.***

La commune de Lognes disposait de 4 320 logements en 1999. 390 logements supplémentaires ont été mis à l'habitation entre 1999 et 2007 :

- 64 logements, rue de la Tour d'Auvergne ;
- 53 logements à l'angle du boulevard Camille Saint-Saëns et du boulevard Frédéric Chopin ;
- un premier programme de 88 logements, rue du Haras, achevé en 2003 ;
- un deuxième et un troisième programmes de 132 logements, au même endroit, achevés en 2005 et 2006 ;
- 33 petits logements réalisés dans une dent creuse, rue du Suffrage Universel, achevés en 2005 ;
- enfin, depuis 1999, plusieurs petites opérations de logements collectifs ou individuels, représentant une vingtaine de logements (rue de la Ferme, rue de la Mairie, impasse de la Fontaine), ont été réalisées.

Lognes dispose donc, à l'heure actuelle, de 4 710 logements.

D'autres programmes de constructions neuves sont envisagés :

- 42 logements, boulevard Camille Saint-Saëns, sont en cours de construction.

On projette l'évolution de la population de Lognes à l'horizon 2015, au cas où la construction neuve se limiterait à ces réalisations déjà programmées ou en cours, c'est-à-dire 432 logements, soit 4 752 logements en 2015.

### La variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels :

En 2015, on estime à 190 le nombre de logements vacants (soit un taux de vacance de 4%) et à 45 le nombre de résidences secondaires et logements occasionnels (soit 0,95% du parc de logements).

On compterait donc à Lognes  $4\ 752 - (190+45) = 4\ 517$  résidences principales en 2015

Le renouvellement ou la disparition :

On évalue le renouvellement du parc de résidences principales entre 1999 et 2015 à 2,58%. Dans ce cas, le renouvellement du parc de résidences principales serait de 116 logements.

Si l'on considère les effets du renouvellement, la commune de Lognes compterait 4 401 résidences principales en 2015.

Le desserrement :

La taille des ménages étant estimé à 2,99 en 2015, la population des ménages passe donc à 13 159 habitants en 2015, auxquels on ajoute les 45 personnes vivant hors ménages, soit une population totale de **13 204 habitants en 2015**, ce qui correspond à une perte de 1 011 habitants par rapport à 1999 (soit -63 habitants par an).

**Si la construction neuve à Lognes se limite aux réalisations déjà programmées (soit 432 logements), le parc de logements de la commune sera insuffisant pour accueillir une population nouvelle.**

**Ainsi, la commune ne compterait plus que 13 204 habitants en 2015, soit une perte d'environ 1 011 habitants par rapport à 1999, avec toutes les conséquences en terme de vieillissement de la population et de fonctionnement des équipements.**

**La commune souhaite le maintien de la population en 2015 à son niveau de 1999, soit 14 215 habitants.**

*2<sup>ème</sup> cas : On cherche à évaluer le nombre de logements supplémentaires à construire pour permettre le maintien de la population de 2015 au niveau de 1999.*

La population de Lognes s'élevait à 14 215 personnes en 1999, soit une population des ménages de 14 170 habitants (puisque 45 personnes vivaient hors ménages). On cherche alors à évaluer le nombre de logements supplémentaires que devrait accueillir la commune en 2015, pour permettre le maintien de la population des ménages à son niveau de 1999.

Le desserrement :

Pour connaître le nombre de résidences principales, il suffit de diviser la population des ménages par le nombre de personnes par ménages.

La taille des ménages en 2015 est estimée à 2,99 personnes. Ainsi, les ménages lognots sont évalués à **4 744 ménages en 2015**. La commune devrait donc accueillir au minimum **4 744 résidences principales en 2015**, auxquelles on doit ajouter les effets du renouvellement et de la variation du nombre de logements vacants, de résidences secondaires et de logements occasionnels.

Le renouvellement ou la disparition :

On évalue le renouvellement du parc de résidences principales entre 1999 et 2015 à 2,58%, c'est-à-dire que 122 logements au minimum, soit 7,5 logements par an, devrait être réalisés d'ici 2015, afin d'assurer le renouvellement du parc de résidences principales.

Si l'on considère les effets du renouvellement, la commune de Lognes devrait compter 4 866 résidences principales en 2015.

Le nombre de logements vacants, résidences secondaires et logements occasionnels :

Sachant que :

- le nombre total de logements est égal au nombre de résidences principales + logements vacants + résidences secondaires et logements occasionnels
- le nombre de logements vacants est estimé à 4% du nombre des logements totaux
- le nombre de résidences secondaires et logements occasionnels est estimé à 0,95% du nombre total de logements,

On calcule le nombre de logements vacants (x) et de résidences secondaires et logements occasionnels (y), à l'aide de trois équations à deux inconnues.

On obtient donc 49 résidences secondaires et logements occasionnels et 205 logements vacants en 2015. En ajoutant ces deux chiffres au nombre de résidences principales (4 866), on obtient le nombre total de logements, soit 5 120 logements.

**D'après les hypothèses ci-dessus, pour maintenir la population des ménages lognots en 2015 à son chiffre de 1999, la ville de Lognes devrait comptabiliser 5 120 logements, soit une augmentation de 800 logements par rapport à 1999. Or, 390 logements ont été réalisés entre 1999 et 2007 et 42 logements sont d'ores et déjà programmés.**

**Il serait donc nécessaire de construire 368 logements, soit 23 logements par an, d'ici 2015 pour maintenir la population à son niveau de 1999.**

## **1.2. Les prévisions économiques**

Lognes présente à l'heure actuelle un équilibre habitat / emplois, qu'il s'agit de maintenir à l'avenir. Nous allons donc évaluer le nombre d'emplois nécessaires au maintien d'un taux d'emplois égal à 1, en fonction des différentes projections de population que nous allons réaliser.

Selon l'observatoire du SAN, il restait à Lognes au 30/01/2006, 25 230 m<sup>2</sup> de locaux d'activités et de bureaux disponibles, soit environ de 2,5 hectares. La moyenne d'occupation des zones d'activités étant de 210 emplois par hectares, Lognes pourrait donc encore accueillir 525 emplois supplémentaires, soit un total de 8 892 emplois à l'horizon 2015, ce qui garantit le maintien d'un taux d'emploi supérieur à 1.

Nous formulons l'hypothèse d'une évolution tendancielle du pourcentage d'actifs par rapport à la population totale, en raison de l'évolution de la structure par âge de la population et de l'arrivée sur le marché du travail des classes d'âges nombreuses nées dans les années 80. Le pourcentage d'actifs en 2015 est donc évalué à 56,3% de la population totale.

<b>Projections :</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Population totale atteinte	13 204	14 215
Nombre d'actifs	7 434	8 003
<b>Nombre d'emplois</b>	<b>8 892</b>	<b>8 892</b>
Taux d'emploi en 2015	1,19	1,1



## **2. LES PRINCIPAUX ELEMENTS DU DIAGNOSTIC**

---

L'objectif de ce diagnostic est d'une part de parvenir à dégager les principaux atouts mais également les dysfonctionnements de la commune, d'autre part d'évaluer ses besoins futurs en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

### **2.1. Les atouts de la commune de Lognes**

Localisée au cœur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, pôle de développement d'envergure européenne, la commune de Lognes bénéficie d'une situation stratégique en Île-de-France, à proximité des principaux pôles d'activités régionaux (Paris, plateforme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle et d'Orly). Cette localisation a favorisé le développement urbain et économique de la commune.

#### **2.1.1. Une localisation privilégiée au cœur de Marne-la-Vallée :**

La commune bénéficie d'une situation privilégiée par rapport aux axes de transports structurants. Elle est desservie par une gamme complète d'infrastructures de transport, routières et ferroviaires.

Les autoroutes A4, A199 et la Francilienne, ainsi que la ligne A du RER, permettent des liaisons rapides avec le centre de Paris et les principaux pôles d'activités de la région Ile-de-France. En outre, les habitants disposent d'une gare TGV à proximité (gare d'interconnexion de Chessy / Marne-la-Vallée).

La complémentarité entre les modes de transports est favorisée par la présence d'un parking de stationnement régional et le passage de trois lignes de bus de la RATP, qui relie le territoire communal aux équipements structurants des communes voisines.

La bonne desserte du territoire communal par les transports en commun, tout particulièrement par le RER, se traduit par leur forte utilisation, notamment pour les déplacements domicile/travail (près de 45% des Lognots utilisant ce moyen de transport pour se rendre au travail).

#### **2.1.2. Une conception urbaine de qualité :**

En 25 ans, Lognes est passée d'un village rural entouré de champs et de fermes, à une ville nouvelle réalisée suivant les plans d'aménagement définis par l'Etat.

Cependant, une certaine qualité urbaine caractérise les quartiers anciens et récents de Lognes :

- Le village au bâti traditionnel briard, dont les récents réaménagements ont su préserver le caractère villageois, constitue un cadre de vie agréable, à proximité du bois de Lognes et des commodités du centre urbain et de la gare RER.
- L'urbanisation de la ville nouvelle est fondée sur une organisation de l'espace polycentrique. Ainsi, chacune des six ZAC inscrites dans le territoire communal

de Lognes a été pensée comme un quartier avec son propre centre de proximité regroupant commerces, équipements et services.

- La conception urbaine de la ville nouvelle a cherché à composer une ville à taille humaine, à l'opposé d'un « urbanisme de cité ». Elle repose sur de petits ensembles homogènes, de hauteur limitée (moins de six étages). La recherche d'une certaine qualité architecturale apparaît également dans la conception de nombreux ensembles d'habitation et leur a valu d'être primés.
- Une attention particulière a également été portée à la qualité des espaces publics, tant en matière de diversité (places, mails...) que de paysagement (végétalisation, plantations d'alignement). Ces espaces de respiration dans le tissu urbain font de Lognes une ville aérée, où règne un équilibre entre espaces bâtis et espaces non bâtis.
- Le principe de mixité a dominé l'urbanisation de la ville nouvelle, tant en matière d'habitat (mélange de collectif et d'individuel, mais aussi de copropriétés et de locatifs), qu'en matière de fonction (logements, activités, équipements, commerces).
- Les circulations internes à la commune s'appuient sur de larges boulevards urbains articulés autour de ronds-points, qui assurent la fluidité du trafic automobile. De plus, l'urbanisation a pleinement intégré la préoccupation du stationnement, qu'il soit résidentiel ou d'activités.
- La conception de la voirie a également fait une large place aux circulations douces (piétons et cycles), que ce soit par la présence de larges trottoirs et de pistes cyclables, que de mails piétons. Ces cheminements sont souvent agrémentés par la présence de plantations d'alignement le long des voiries.

### **2.1.3. Une forte présence des espaces verts :**

Sur les 446 hectares que couvre la commune, 110 hectares sont composés d'espaces verts et de bois, qui contribuent autant à la qualité du cadre de vie qu'à l'identité paysagère forte de la commune.

- La commune accueille des espaces boisés d'accès facile, dont la fonction paysagère, écologique et de loisirs est indéniable (bois de Lognes et bois de la Grange).
- De plus, l'urbanisation de la ville nouvelle s'est accompagnée de la création des plans d'eau du Val Maubuée, aménagés sous forme de parcs paysagers. Ils constituent aujourd'hui autant d'espaces verts de proximité très fréquentés par les habitants.
- Enfin, l'élément végétal est largement présent que ce soit au travers des grands mails plantés, des plantations d'alignement ou des espaces privatifs.

### **2.1.4. Une population jeune, toujours en croissance :**

La population lognote présente la particularité d'être une population jeune, dynamique et toujours en croissance.

L'intégration de la commune de Lognes dans le périmètre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée s'est traduite par une croissance démographique particulièrement rapide. Ainsi, Lognes est passé de 250 habitants en 1975 à plus de 14 000 habitants en

1999. La population a donc été multipliée par 60 en l'espace de 25 ans. Aussi, la population en 2002 (14 819 habitants) était-elle déjà supérieure aux prévisions du Schéma Directeur du Val Maubuée pour 2003 (14 500 habitants). Cependant, depuis 1990, on remarque un tassement de la croissance de la population, signe que la ville de Lognes est quasiment parvenue à sa taille maximum.

Par ailleurs, cette croissance de population est fondée sur l'installation d'une population homogène, composée de couples avec enfants. Ainsi, en 1999, les moins de 20 ans représentaient 35% de la population lognote, alors que les plus de 60 ans comptaient pour moins de 5% de la population. La structure par âge de la population lognote présente donc le profil d'une population exceptionnellement jeune par rapport à celles du département de Seine-et-Marne et de la région Ile-de-France. Le solde naturel (c'est-à-dire l'excédent des naissances par rapport aux décès) est aujourd'hui devenu le moteur essentiel de la croissance de population.

De plus, cette population jeune possède un taux d'activité élevé.

### **2.1.5. Un parc de logements récent, diversifié et confortable :**

La commune de Lognes possédait plus de 4 000 logements en 1999, ce qui représentait une croissance de 15% par rapport à 1990. Les quartiers résidentiels de Lognes sont localisés au nord-est de l'autoroute A4. Ils se répartissent par petits ensembles pavillonnaires ou d'immeubles collectifs.

- 98,7% de ces logements ont été construits après 1975 ; la principale période de construction correspondant aux années 1980. Le caractère récent du patrimoine bâti se traduit par une absence de quartiers dégradés, nécessitant des interventions lourdes de renouvellement urbain. Par contre, il nécessite une vigilance particulière, notamment au regard des évolutions qu'ont connu d'autres communes du Val Maubuée.
- Le développement pavillonnaire, contrairement à d'autres secteurs de la ville nouvelle, a été volontairement limité au profit d'immeubles collectifs de faible hauteur (six étages maximum). Cette densification de l'habitat a été recherchée en particulier autour des centres de quartiers (centre urbain, place Charles Cros, Segrais) et de la gare RER. L'habitat collectif représente ainsi 70% des logements, contre 30% de logements individuels.
- L'accession à la propriété et le secteur locatif sont représentés à part égale dans le parc de logements communaux.
- Ce parc de logements présente un bon niveau de confort, ce qui s'explique par le caractère récent des constructions, et une dominante de grands logements (85% d'entre eux possèdent plus de trois pièces).
- Ces caractéristiques expliquent la faiblesse de la vacance, qui ne concerne que 3,4% des logements (contre 5% pour l'ensemble du Val Maubuée et près de 7% en Seine-et-Marne).
- Enfin, le parc social représente 36,2% des logements communaux et répond ainsi largement aux objectifs de la loi SRU. Il participe ainsi de la mixité sociale du peuplement communal.

### **2.1.6. Un pôle d'emplois important, favorisé par la bonne desserte du territoire communal :**

Lognes appartient à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, qui est devenue l'un des principaux pôles économiques de l'Est parisien.

La bonne desserte de Lognes, que ce soit par la route (A4, Francilienne) ou par le train (RER A), a favorisé le développement de zones d'activités dynamiques. Ainsi, Lognes accueillait environ 8 000 emplois sur son territoire en 1999.

Ces emplois sont très majoritairement des emplois tertiaires : commerces, services aux entreprises, administrations... Ils sont implantés soit dans les zones d'activités économiques (pôle tertiaire du Mandinet, l'un des principaux pôles tertiaires du Val Maubuée ; zone d'activités du Mandinet/Segrais qui comprend la seule zone commerciale non alimentaire du Val Maubuée ; ZAE de Paris-Est, plus gros pôle d'emplois de la ville nouvelle), soit de manière diffuse dans le tissu urbain.

Lognes présente ainsi un équilibre habitat/emplois, puisque le taux d'emploi communal est de 1,15 (c'est-à-dire que la commune accueille 1,15 emplois par actif résident).

### **2.1.7. Un haut niveau d'équipements, bien répartis sur le territoire communal :**

L'urbanisation de la ville nouvelle s'est accompagnée de la réalisation des équipements de proximité nécessaires à la population (équipements administratifs, sociaux, petite enfance, scolaires et parascolaires, culturels, sportifs...) et regroupés autour des centres de quartiers.

Aujourd'hui, la population lognote dispose d'une gamme complète d'équipements publics. En outre, elle a accès aux grands équipements structurants situés dans les autres communes du Val Maubuée (pôle d'enseignement supérieur de la Cité Descartes, Centre d'Arts et de Culture de la Ferme du Buisson, Conservatoire de musique, danse et art dramatique du Val Maubuée, piscines, bibliothèques/médiathèques...).

Ainsi, la commune de Lognes peut aujourd'hui se prévaloir d'indéniables atouts, qu'il s'agira de préserver et de valoriser :

- une localisation privilégiée à proximité de Paris, mise en valeur par le passage d'axes de transports structurants;
- un paysage laissant une large place aux espaces verts et de détente, à proximité immédiate des zones d'habitation ;
- le caractère récent et varié de son urbanisation, et en particulier un parc de logements neufs et confortables ;
- le dynamisme de ses activités économiques, au cœur même du pôle économique de Marne-la-Vallée.

Cependant, le fonctionnement urbain de la commune présente également un certain nombre de dysfonctionnements, auxquels il s'agira, dans la mesure du possible, de remédier.

## **2.2. Les faiblesses et les dysfonctionnements**

### **2.2.1. Une conception urbaine fragmentée :**

- Conçue à partir de six ZAC affranchies des limites communales et qui devaient à terme constituer des entités autonomes, l'urbanisation particulièrement rapide de la ville nouvelle a constitué des quartiers un peu artificiels et n'a pas permis l'émergence d'une cohérence interne forte.
- De plus, ce manque d'unité dans la structuration urbaine est accentué par l'absence d'une véritable centralité, qui permettrait de fédérer les différents quartiers de la commune. Ceci a notamment une répercussion sur l'armature commerciale, en particulier sur le déficit de commerces alimentaires de proximité, qui se localisent traditionnellement en centre-ville.
- Le faible maillage du réseau viaire secondaire reflète une organisation de l'espace, fondée sur une juxtaposition de lotissements refermés sur eux-mêmes et difficilement pénétrables. En effet, de nombreuses voies sont en forme de U ou se terminent en impasse.
- Le passage des infrastructures lourdes de transports constitue autant de coupures dans le tissu urbain. Elles tendent ainsi à accentuer l'isolement des différents quartiers et à déconnecter Lognes des communes voisines. Certains secteurs d'habitation, comme le quartier des Hameaux, se retrouvent ainsi totalement enclavés par rapport au reste du territoire communal.
- Cette urbanisation sous forme de ZAC, pour la plupart intercommunales, n'a pas toujours tenu compte des limites communales. Par conséquent, du fait de la continuité du tissu urbain, le passage d'une commune à l'autre se fait souvent d'une manière insensible et les entrées de ville sont peu lisibles. Les nouveaux habitants et les visiteurs peuvent ainsi être désorientés par la traversée rapide des espaces urbains par une succession de boulevards et de ronds points, où seuls les panneaux signalent les entrées de ville.

### **2.2.2. Un réseau viaire conçu pour l'automobile :**

Les axes fortement empruntés comme la A4 et la Francilienne se trouvent aujourd'hui saturés et la circulation de transit se développe sur la voirie communale. Le large dimensionnement des voies de circulation et cette confusion entre fonction de transit et fonction de desserte locale favorisent une vitesse excessive des véhicules, peu compatible avec la traversée de quartiers d'habitation et laissent en fin de compte peu de place aux liaisons douces. Ainsi, elles accentuent la coupure entre les quartiers qu'elles devaient à l'origine réunir.

### **2.2.3. Une gestion urbaine de proximité localement défaillante :**

- Par ailleurs, le caractère récent du tissu urbain, s'il est aujourd'hui un atout pour la commune, représente néanmoins une faiblesse potentielle. D'une part, les immeubles risquent de vieillir simultanément, entraînant un important surcoût d'entretien pour la collectivité. D'autre part, l'absence de différentes époques de construction ne permet pas un renouvellement urbain progressif et spontané, tel qu'il se développe dans une ville traditionnelle : l'offre foncière se trouve de fait

limitée, interdisant toute transformation progressive du tissu urbain et bloquant la réalisation de nouveaux logements.

- Enfin, comme la plupart des tissus urbains des villes nouvelles, Lognes possède de nombreux espaces ouverts, qui ne bénéficient pas toujours d'une affectation ou de limites clairement définies. Cela pose problème à deux niveaux. Premièrement, l'absence d'une délimitation claire des propriétés nuit à la gestion et au bon entretien des espaces extérieurs des copropriétés ou des espaces publics résiduels, tendant à créer des espaces au statut flou, mal entretenus et dégradés. Deuxièmement, le déficit d'appropriation de ces espaces risque d'encourager le développement de pratiques illicites et de contribuer au renforcement du sentiment d'insécurité de la population.

#### **2.2.4. Un réseau de transport en commun insuffisamment diversifié :**

L'offre en transport en commun, telle qu'elle est conçue actuellement, est surtout orientée vers le rabattement sur les gares ou sur les zones d'activités, afin de favoriser les navettes domicile-travail.

Elle est mal adaptée à une desserte de proximité (desserte de Lognes « intra-muros », relations entre les zones d'habitat et les équipements structurants, communaux ou intercommunaux), limitant la mobilité des personnes non motorisées (personnes âgées, jeunes...). L'offre en transports en commun est donc actuellement mal adaptée aux relations inter-quartiers et plus largement à la mobilité des habitants au sein de l'agglomération. De plus, aucun bus ne circule les dimanches et jours fériés.

Cette inadaptation de l'offre en transport en commun se traduit par un taux de motorisation élevé, car la voiture se révèle indispensable pour les activités de la vie quotidienne (démarches administratives, courses, loisirs). Par exemple, de nombreux habitants, utilisant quotidiennement la ligne A du RER, se rendent à la gare en voiture. Ainsi, le parking de rabattement est aujourd'hui saturé et des stationnements sauvages se développent dans tout le secteur de la gare, y compris sur les ronds-points.

#### **2.2.5. Des nuisances environnementales à limiter :**

La localisation de la commune à proximité immédiate d'infrastructures lourdes de transports (autoroutes, RER, aéroport) induit également des nuisances pour l'environnement.

D'une part, le passage de ces infrastructures introduit une discontinuité entre les massifs boisés, limitant les circulations de la faune et en particulier des équidés. Il ne permet pas non plus la continuité de certaines liaisons douces.

D'autre part, il est responsable d'un bruit de fond élevé, pénalisant le cadre de vie des Lognots. Un certain nombre d'actions ont d'ores et déjà été engagées (remplacement du revêtement de l'A4, mise en place d'écrans anti-bruit, campagne pour équiper les moteurs d'avions de silencieux) et mériteraient d'être poursuivies.

#### **2.2.6. Une population en cours de vieillissement et qui risque à terme de diminuer :**

Aujourd'hui, cette population exceptionnellement jeune tend logiquement à vieillir. Vingt ans après la création de la ville nouvelle, les moins de 40 ans, qui représentaient moins de 86,3% de la population en 1982, ne représentaient plus que 68,6% de la

population communale en 1999, alors qu'au contraire les plus de 40 ans et en particulier les 40-60 ans ont été multipliés par 2 entre 1982 et 1999.

Par ailleurs, le Schéma Directeur Local envisage une diminution de la population communale à l'horizon 2015, pour atteindre 13 500 habitants, soit une perte de 715 habitants par rapport à 1999 et de 1 704 habitants par rapport au recensement complémentaire de 2005. Cette évolution s'est déjà produite sur d'autres communes voisines d'urbanisation plus ancienne, comme Noisiel. En effet, la construction de logements neufs à Lognes entre 1999 et 2007 n'a pas excédé 400 logements, qui seront réalisés sur les dernières assiettes foncières disponibles. Ensuite, en l'absence de constructions supplémentaires et en raison de la diminution de la taille des ménages, l'offre de logements ne permettra pas un accroissement de la population. Ainsi, pour maintenir la population communale à l'horizon 2015 à son niveau de 1999, il serait nécessaire de réaliser encore 400 logements supplémentaires et pour cela de dégager de nouvelles disponibilités foncières.

### **2.2.7. Une inadaptation de l'offre de logements à l'évolution des besoins :**

Depuis 1990, on remarque un net ralentissement de la construction de logements neufs, les espaces disponibles étant aujourd'hui presque tous urbanisés.

De plus, le parc de logements existants n'est pas toujours adapté à l'évolution de la population, pénalisant le maintien sur place de la population et en particulier des jeunes en âge de décohabiter. Ainsi, les petits logements ne représentent que 15% du parc de logements communaux, alors que les ménages potentiellement intéressés par ce type de logements comptent déjà pour plus de 30% de la population.

En l'absence d'une offre de logements adaptée à leurs besoins, ces jeunes risquent de quitter la commune, accentuant la diminution de la population et accélérant son processus de vieillissement. En particulier, le départ des jeunes couples ne permettra pas le renouvellement sur place de la population, posant des problèmes dans la continuité de fonctionnement des équipements publics, notamment les équipements de la petite enfance et les équipements scolaires, dont la fermeture de deux groupes scolaires donne déjà un aperçu.

### **2.2.8. Une précarisation de l'emploi :**

L'amélioration de la situation communale s'est traduite par une augmentation de l'emploi à temps partiel et du travail précaire, qui ont été multipliés par deux entre les deux recensements.

Par ailleurs, on observe une relative inadéquation entre le profil socio-professionnel de la population lognote et la structure des emplois proposés sur la commune. Aussi, seuls 10% des emplois communaux sont occupés par des Lognots. Les Lognots sont donc obligés de chercher en dehors de leur commune de résidence un emploi correspondant à leur qualification, alors que les emplois communaux sont occupés par des personnes n'habitant pas la commune. Cela se traduit notamment en matière de transports par d'importants chassés croisés, peu conformes avec les objectifs du P.D.U. de la région Ile-de-France.



### **3. L'EVALUATION DES BESOINS**

---

L'analyse du territoire communal, ainsi que la mise en évidence de ses atouts et de ses dysfonctionnements, nous permettent d'estimer les besoins de la commune en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, ainsi que d'équipements et de services.

#### **3.1. Besoins en matière de développement économique :**

L'économie lognole repose sur un tissu d'activités relativement diversifiées (services aux entreprises, commerces de gros, activités manufacturières) et à dominante tertiaire. De plus, le taux d'emploi communal témoigne d'un équilibre entre habitat et emploi et autorise même un développement de l'habitat sans remise en cause de cet équilibre.

Cependant, l'évolution des besoins des entreprises en matière de locaux risque à terme de ralentir le développement économique de Lognes. Il s'agirait donc d'optimiser les pôles d'activités existants par la requalification et la restructuration de certaines zones pour mieux les adapter aux attentes des entreprises.

#### **3.2. Besoins en matière d'aménagement de l'espace :**

La conception urbaine de la ville nouvelle s'est affranchie des limites communales et s'avère donc peu favorable à l'émergence d'une identité communale forte. Afin de pallier ce manque de cohérence et de lisibilité du territoire communal de Lognes, il serait souhaitable :

- d'améliorer les liaisons interquartiers,
- de favoriser les liaisons de part et d'autre des coupures urbaines majeures,
- de renforcer la lisibilité des entrées de ville,
- d'affirmer la centralité du « centre urbain », tout en préservant les centres de quartiers, indispensables à une desserte de proximité de la population.

Cette conception urbaine repose également sur un effacement des limites parcellaires et la création de nombreux espaces ouverts, publics ou privés, sans fonction précise, propices au développement d'activités illicites. Ainsi, on constate l'apparition d'un sentiment d'insécurité diffus, lié au manque d'entretien des espaces libres de certaines copropriétés ou d'espaces publics délaissés.

Localement, des opérations de résidentialisation des espaces libres en pied d'immeuble ont été menées, notamment par des bailleurs sociaux. De même, une réflexion globale sur la place des Colliberts a été engagée, notamment dans le but d'améliorer sa vocation d'espace public. Enfin, un programme de rétrocessions de voiries tertiaires privées à la commune a été initié depuis 1997.

Cette réflexion sur la gestion urbaine de proximité demande à être poursuivie sous forme d'une réflexion plus globale, notamment sur la domanialité. Elle devra déboucher sur des actions combinées à la fois sur les copropriétés, l'espace public et ses limites, afin de clarifier le statut de ces espaces et d'en favoriser la fréquentation. Les opérations

de résidentialisation demandent également à être étendues à d'autres ensembles immobiliers, sociaux ou copropriétés.

Par ailleurs, certains ensembles urbains possèdent une homogénéité et une qualité architecturale qui mériteraient d'être préservés (village de Lognes, mais également des « morceaux » de ville nouvelle).

### **3.3. Besoins en matière d'environnement :**

La commune de Lognes possède de nombreux espaces boisés et paysagers, qui constituent autant de respirations dans le tissu urbain et de lieux de détente pour les habitants. Il s'avère donc indispensable de veiller à la pérennité de ces espaces, notamment grâce à des mesures de préservation et de valorisation.

De la même manière, il serait nécessaire de poursuivre l'effort en faveur d'une amélioration de la qualité des eaux des étangs, dans le cadre des objectifs du programme Marne Pollution Zéro, en concertation avec le SAN du Val Maubuée, propriétaire et gestionnaire des étangs et rus du Val Maubuée.

Enfin, en dépit des mesures récentes, le cadre de vie de Lognes pâtit encore de nuisances sonores, responsables d'un bruit de fond élevé. Les futurs aménagements de la RN104 doivent s'accompagner de la réalisation de protections phoniques importantes et devraient par conséquent nettement réduire les nuisances au niveau du Bois de Lognes. Néanmoins, aucune protection n'accompagne pour le moment le passage de la voie RER, or de nombreuses habitations et équipements se trouvent à proximité et le futur lycée de Lognes est implanté en contrebas du viaduc. Les efforts en faveur d'une réduction maximale des nuisances sonores devront donc être poursuivis.

### **3.4. Besoins en matière d'équilibre social de l'habitat :**

Le parc de logements lognots présente un aspect diversifié : l'équilibre social de l'habitat est respecté, puisque 36,2% du parc est constitué de logements sociaux récents. De même, il existe sur le territoire communal un équilibre entre le secteur locatif et l'accession à la propriété. Cet équilibre doit être préservé.

Par ailleurs, la jeunesse de la population lognote est un atout pour le développement de la commune, dans la mesure où elle garantit un renouvellement de la population sur place et le fonctionnement continu des équipements. Pour préserver ce potentiel, il serait nécessaire d'offrir aux jeunes désireux de s'installer sur la commune des logements adaptés à leurs besoins (petits logements à loyer modéré), sous peine de les voir quitter le territoire communal. La commune risquerait alors d'être confrontée à la fois à une diminution de sa population et à un vieillissement accéléré de celle-ci. Aussi, il serait nécessaire, en l'absence de réserves foncières substantielles sur le territoire communal, de mettre à profit tout espace susceptible d'accueillir de petites opérations de logements, afin de préserver un potentiel de construction, même faible.

### **3.5. Besoins en matière de transports :**

- **En matière de transport en commun :**

Le réseau de bus est actuellement sous-utilisé en raison de l'inadaptation de l'offre à la demande. Il serait donc souhaitable de redéployer cette offre de transports en commun dans l'espace et dans le temps, d'une part pour mieux adapter les itinéraires aux besoins de déplacements et ainsi augmenter l'utilisation de ce mode de transport, d'autre part pour étendre l'offre de transport aux dimanches et jours fériés, afin de favoriser la mobilité des personnes non motorisées (en particulier les jeunes et les personnes âgées).

La station RER de Lognes/ Le Mandinet représente un atout pour la desserte de la commune, qu'il s'agit encore de valoriser en optimisant son caractère multimodal (amélioration de la sécurité des traversées piétonnes, réorganisation des déposes-minutes et des arrêts de bus,...). Il s'agit également de développer les rabattements en deux-roues et en transports en commun sur cette station.

- **En matière de liaisons douces :**

Le réseau communal des circulations douces s'inscrit dans le réseau du Val Maubuée. Il assure notamment le maillage entre des différents espaces naturels. Cependant, sa continuité avec le réseau existant n'est pas partout établie. Il demande donc à être encore renforcé et complété en cohérence avec le Schéma Directeur du Val Maubuée et le futur Contrat de Territoire de Marne-la-Vallée, notamment grâce à l'aménagement de franchissements des principales coupures urbaines. Sur le territoire de la commune de Lognes, une continuité devra être établie vers le sud-est, dans la continuité de la coulée verte du ru du Maubuée, en direction de la forêt de Ferrières, en passant par le secteur du bois de Croissy.

- **En matière de régulation de la vitesse :**

Dans le même esprit, il s'avère nécessaire de poursuivre les aménagements qualitatifs des boulevards urbains, afin de réduire les circulations de transit, casser la vitesse et sécuriser les circulations et traversées piétonnes, en particulier à proximité des équipements et commerces.

### **3.6. Besoins en matière d'équipements et de services :**

Le niveau d'équipements et de services sur le territoire communal est actuellement satisfaisant. Cependant, la structure par âge de la population lognote est caractéristique d'une population homogène, ce qui induit un fonctionnement par à-coup des équipements.

L'évolution de la structure par âge de la population, et notamment l'augmentation des classes d'âge d'adolescents et de jeunes adultes, a été prise en compte par la municipalité, à travers la création d'espaces 11-14 et d'espaces jeunes ou la reconversion de groupes scolaires devenus inutiles en équipements polyvalents.

Ces adaptations de l'offre en équipements aux évolutions de la population devront se poursuivre à l'avenir.

Cependant, pour que ces équipements fonctionnent de manière continue, il s'agira également de veiller au renouvellement sur place de la population, donc de prévoir une offre de logements diversifiée, susceptible d'accueillir toutes les classes d'âge de la population et de faciliter leur parcours résidentiel à l'intérieur de la commune.

**V –  
CHOIX RETENUS  
POUR ELABORER LE PROJET D'AMENAGEMENT ET  
DE DEVELOPPEMENT DURABLE (P.A.D.D.)**

## **1. LES OBJECTIFS DU PROJET COMMUNAL**

---

La mise en évidence des forces et des faiblesses du territoire communal a permis de définir le projet de ville de Lognes, qui s'organise autour de six grands objectifs qui sont rappelés ci-dessous :

### **1.1.Objectifs en matière de paysage et d'environnement :**

- Veiller à la protection et à la mise en valeur des espaces boisés de la commune (bois de Lognes et bois de la Grange) ;
- Préserver les grands espaces paysagers de la ville (parcs paysagers autour des plans d'eau, parc des sports du Segrais) ;
- Veiller au respect des réglementations en vigueur en matière d'environnement (qualité de l'air, de l'eau, nuisances sonores, risques technologiques...).

### **1.2.Objectifs en matière d'aménagement de l'espace :**

- Préserver le caractère traditionnel du village et mettre en valeur son patrimoine bâti ;
- Préserver les formes urbaines de la ville nouvelle, présentant une qualité architecturale et paysagère ;
- Renforcer la qualité et l'attractivité des centres de quartiers et conforter leurs commerces par des d'aménagements qualitatifs de l'espace public et une meilleure gestion du stationnement ;
- Renforcer la lisibilité des entrées de ville ;
- Préserver une certaine densité de l'habitat aux abords des centres de proximité et de la gare RER ;
- Anticiper, autant que possible, l'éventuelle dégradation de certains ensembles d'habitation ;
- Encourager les opérations de résidentialisation des ensembles immobiliers, en particulier afin de réduire le nombre d'espaces non clos sans statut précis ;
- Poursuivre les rétrocessions de voiries privées à la commune, afin de réaliser des aménagements plus qualitatifs de l'espace public.

### **1.3.Objectifs en matière d'équipements :**

- Poursuivre l'adaptation des équipements aux évolutions des besoins des habitants ;
- Prévoir des emplacements réservés pour l'extension des équipements existants ou la construction de nouveaux équipements.

#### **1.4.Objectifs en matière de développement économique :**

- Améliorer l'attractivité économique du territoire communal, en soutenant les actions de requalification des zones d'activités vieillissantes ;
- Optimiser le fonctionnement des zones d'activités existantes, en permettant leur adaptation aux nouveaux besoins des entreprises, tout en préservant leur qualité paysagère ;
- Maintenir la mixité des fonctions urbaines, en autorisant l'implantation de services et d'activités tertiaires dans les zones d'habitat ;
- Interdire l'implantation de nouvelles activités polluantes ou à risques sur le territoire communal.

#### **1.5.Objectifs en matière de déplacements :**

- Oeuvrer au développement d'une offre en transport en commun (réseaux bus), mieux adaptée à la demande des usagers ;
- Promouvoir un nouveau partage de l'espace public, plus favorable aux modes de transports alternatifs à la voiture ;
- Poursuivre les aménagements qualitatifs des boulevards urbains, afin de réduire les circulations de transit et sécuriser les modes de déplacements « doux » ;
- Mettre en place une politique de stationnement adaptée, à proximité des commerces et des équipements publics ;
- Compléter le maillage des liaisons douces et améliorer la qualité et la lisibilité de ces cheminements, dans le cadre du Schéma des Liaisons Douces du Val Maubuée ;
- Renforcer la lisibilité des entrées de ville et améliorer le « repérage » dans la ville.

#### **1.6.Objectifs en matière d'équilibre social de l'habitat :**

- Stabiliser la population communale à 15 000 habitants, en permettant l'émergence d'une offre de nouveaux logements ;
- Préserver la commune du vieillissement et d'une éventuelle diminution de population, en développant une offre de logements adaptés aux besoins des jeunes décohabitants (notamment petits logements à loyers modérés) ;
- Préserver la mixité et l'équilibre social de l'habitat, entre logement social et accession à la propriété ;
- Requalifier l'aire d'accueil des gens du voyage, conformément au Schéma Départemental.



## **2. LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (P.A.D.D.)**

---

Le Plan Local d'Urbanisme de Lognes doit permettre la mise en œuvre des perspectives de développement souhaitées par le Conseil Municipal, en compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et le Schéma Directeur Local du Val Maubuée.

Le diagnostic du territoire communal a permis de mettre en évidence les atouts et les handicaps de la commune et a par là même guidé et orienté l'élaboration du projet communal.

Il a ainsi permis d'arrêter les orientations du P.A.D.D. (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), à savoir :

- ⇒ Préserver l'environnement et les grands équilibres entre espaces bâtis et espaces non bâtis,
- ⇒ Préserver la qualité urbaine des quartiers,
- ⇒ Permettre l'adaptation des équipements aux besoins des Lognots,
- ⇒ Permettre l'adaptation des zones d'activités aux besoins des entreprises,
- ⇒ Améliorer et sécuriser les déplacements et développer les modes alternatifs à la voiture,
- ⇒ Stabiliser la population communale à 15 000 habitants, en permettant le renouvellement et l'adaptation du parc de logements.

### **2.1. Préserver l'environnement et les grands équilibres entre espaces bâtis et espaces non bâtis**

Malgré la présence d'un paysage essentiellement urbain, la commune de Lognes possède des espaces naturels et paysagers, qu'il est nécessaire de préserver. L'ensemble de ces espaces participent à la fois au cadre de vie agréable de Lognes, et constituent également un patrimoine naturel et écologique.

Afin de préserver le caractère verdoyant de la commune, le P.L.U. devra donc assurer la protection et la valorisation des espaces boisés et paysagers, à savoir :

- Les bois de Lognes et de la Grange ;
- Les parcs paysagers réalisés autour des plans d'eau, qui participent à la coulée verte du rû de Maubuée ;
- Le parc des sports du Segrais ;
- Les espaces verts de proximité ;
- Les grands mails plantés, éléments de liaisons entre les grandes entités paysagères ;
- Les alignements d'arbres le long des principaux boulevards urbains, afin de préserver l'image végétale de la ville.

A ce titre, deux niveaux de protection sont envisagés :

- D'une part, un classement des bois de Lognes et de la Grange en Espace Boisé Classé (en application de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme), où la protection est stricte et le défrichement est interdit ;
- D'autre part, l'intégration des espaces verts paysagers de la commune dans une zone N (zones naturelles et forestières), en application de l'article R.123-8 du Code de l'Urbanisme, où la réglementation est plus souple.

La municipalité restera également vigilante quant aux risques liés à l'environnement (qualité de l'air, de l'eau, nuisances sonores, risques technologiques).

## **2.2. Préserver la qualité urbaine des quartiers**

Le cadre urbain de Lognes est composé à la fois du village, au bâti traditionnel briard, et de quartiers récents réalisés dans le cadre de la ville nouvelle.

Si l'urbanisation de la ville nouvelle a constitué des quartiers à l'origine artificiels, elle a cependant cherché à composer une ville à taille humaine, aérée, bien équipée et où il est facile de circuler. Les logements s'organisent par petits ensembles d'architecture homogène. Le développement pavillonnaire a été volontairement limité au profit d'ensemble collectif de faible hauteur (6 étages maximum).

La recherche d'une certaine qualité architecturale transparait également dans la conception de certains ensembles récents d'habitation et leur a valu d'être primés.

La municipalité de Lognes souhaite par conséquent :

- **Préserver et valoriser le caractère traditionnel du village**, grâce à des règles qui ne bloqueront pas son développement, mais assureront le respect du patrimoine existant.

De plus, la municipalité a choisi de définir un certain nombre de bâtiments remarquables, dont la protection est assurée au titre de l'article L.123-1-7 du Code de l'Urbanisme, en les repérant sur les documents graphiques.

Sur ces bâtiments à protéger, des travaux seront autorisés sous certaines conditions, notamment en respectant :

- l'organisation et la forme générale des volumes bâtis existants ;
- la forme et la pente des toitures ;
- la proportion et le rythme des ouvertures et des lucarnes ;
- les éléments de modénature ;
- la nature, la couleur et l'appareillage des matériaux de clôture, de façade et de couverture.

De même, les constructions nouvelles ne seront autorisées qu'à condition qu'elles respectent l'identité paysagère du village et s'intègrent dans le cadre bâti existant.

Enfin, des possibilités de constructions nouvelles pourront également être ouvertes, grâce à l'utilisation de terrains sous-utilisés, par exemple à l'occasion de désenclavement de cœurs d'îlots. Ces projets seront cependant très encadrés par la commune, afin de garantir le respect de l'identité paysagère et architecturale du village.

- **Préserver l'unité de certains ensembles d'habitation**, qui présentent une homogénéité et une indéniable qualité architecturale et paysagère, au moyen de prescriptions reprises aux articles 11 du règlement du P.L.U. et garantissant le respect de leurs caractéristiques (implantation du bâti, hauteur des constructions, formes de toiture, dimension des ouvertures, aspect des façades et des clôtures).
- **Renforcer l'attractivité des centres de quartiers** (centre urbain, place Charles Cros, centre de quartier du Segrais, place des Colliberts...) et conforter leurs commerces, au travers d'aménagements qualitatifs de l'espace public et d'une meilleure gestion des stationnements à proximité des commerces, de manière à contribuer à l'augmentation de leur fréquentation.

- **Renforcer la lisibilité des entrées de ville**, par des aménagements de l'espace public plus qualitatif.
- **Préserver une certaine densité de l'habitat** aux abords des centres de proximité et de la gare.

Du fait du caractère récent du tissu urbain, Lognes ne comporte pas de quartiers dégradés, nécessitant des interventions lourdes de renouvellement urbain. Cependant, les immeubles risquent de vieillir simultanément, entraînant un surcoût d'entretien, mais aussi une dévalorisation de certains ensembles d'habitation et donc le départ de leurs occupants actuels.

La municipalité souhaite donc rester vigilante :

- En veillant à l'évolution des quartiers, afin d'anticiper l'éventuelle dégradation de certains ensembles d'habitation particulièrement fragiles ;
- En encourageant la réalisation d'opérations de résidentialisation des espaces libres en pied d'immeuble, sous certaines conditions (accès aux espaces verts publics,...), afin de clarifier les limites entre espaces publics et espaces privés, et donc de garantir le bon entretien de ces espaces extérieurs.

Parallèlement au P.L.U., la municipalité poursuivra le programme de rétrocessions de voiries privées à la commune, afin de garantir leur bon entretien (revêtement de sol, éclairage).

### **2.3. Permettre l'adaptation des équipements aux besoins des Lognots**

L'urbanisation de la ville nouvelle s'est accompagnée de la réalisation des équipements nécessaires aux habitants. Lognes possède ainsi un haut niveau d'équipements publics, par rapport à d'autres communes d'un poids de population comparable.

Néanmoins, ces équipements, conçus puis construits en tenant compte du profil socio-démographique de la population à un « temps t », nécessitent aujourd'hui d'être adaptés tant à l'évolution de la structure démographique de la population qu'à l'émergence de nouveaux besoins.

Aussi, la municipalité souhaite garantir l'accès de tous à ces équipements et services et poursuivre leur adaptation aux évolutions des besoins des habitants :

- En autorisant le changement d'affectation de locaux existants ;
- En prévoyant, en ultime recours, la démolition / reconstruction d'équipements devenus obsolètes ou inutiles ;
- En anticipant l'évolution des besoins de la population en matière d'équipements publics et en prévoyant des emplacements réservés pour l'extension des équipements existants ou la construction de nouveaux équipements.

### **2.4. Permettre l'adaptation des zones d'activités aux besoins des entreprises**

Avec 8 000 emplois, Lognes représente un pôle d'emplois important de l'Est parisien, favorisé par la bonne desserte routière de la commune (A4, Francilienne,...). Ainsi, la commune dispose d'un tissu d'activités diversifié, essentiellement tertiaire, implanté soit dans les zones d'activités économiques, soit de manière diffuse dans le tissu urbain.

Cependant, l'évolution des besoins des entreprises en matière de locaux d'activités risque à terme de ralentir le développement économique de la commune

Aussi la municipalité souhaite :

- Optimiser le fonctionnement des zones d'activités existantes, en permettant leur adaptation aux nouveaux besoins des entreprises, tout en préservant leur qualité paysagère (% d'espaces verts, plantations,...) ;
- Maintenir la mixité des fonctions urbaines, en autorisant l'implantation de services et d'activités tertiaires dans les zones d'habitat, dès lors qu'elles n'occasionnent pas de nuisances et qu'elles sont compatibles avec l'habitat ;
- Interdire l'implantation de nouvelles activités polluantes ou à risque sur le territoire communal.

## **2.5. Améliorer et sécuriser les déplacements et développer les modes alternatifs à la voiture**

L'urbanisation de la ville nouvelle a fait une large place aux circulations automobiles. Cependant, ces voies de circulation largement dimensionnées servent aujourd'hui de voies de délestage aux grands axes routiers saturés, d'où une augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules, peu compatible avec la traversée de quartiers d'habitation et des cheminements piétons sécurisés.

Certes, l'aménagement de la RN104 devrait à terme contribuer à diminuer les engorgements sur l'A4 et la Francilienne et ainsi soulager la commune d'un important flux de transit, mais ne résoudra pas totalement le problème.

Par ailleurs, on observe un développement des stationnements sauvages tant aux abords des commerces et services, qu'à proximité de la gare RER de Lognes.

Par conséquent, la municipalité souhaite mieux articuler urbanisme et déplacements, en promouvant un nouveau partage de l'espace public, plus favorable aux modes alternatifs à la voiture, conformément aux dispositions du P.D.U. d'Ile-de-France.

Elle désire ainsi favoriser les transports de proximité (marche à pied, vélo, bus) et réduire les circulations de transit, par :

- L'aménagement de nouvelles zones 30 et l'amélioration de l'entrée des zones existantes, afin de créer des quartiers tranquilles ;
- La poursuite des aménagements qualitatifs des boulevards urbains, afin de décourager les circulations de transit, casser la vitesse et sécuriser les circulations piétonnes, en particulier à proximité des équipements. Les principales voies de transit doivent retrouver leur vocation première de boulevards urbains ;
- La mise en place d'une politique de stationnement adaptée, notamment à proximité des commerces et des équipements publics ;
- La prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite dans les aménagements de voiries et d'espaces publics ;
- La valorisation de l'aspect multimodal du « pôle gare », qui constitue l'entrée de ville de Lognes depuis le RER, notamment par l'aménagement des stationnements (dépose minute, arrêts de bus, parc à vélo...) et l'amélioration des traversées piétonnes.

La municipalité souhaite également, dans le cadre du Plan Local de Déplacements, contribuer à l'adaptation des itinéraires et des fréquences de transports en commun aux besoins des habitants, pour qu'ils soient davantage utilisés.

Un maillage de liaisons douces assure les relations entre les différents espaces naturels, mais à l'heure actuelle sa continuité n'est pas partout assurée, notamment lors de franchissement de grandes coupures urbaines (A4, VPO,...). Sur le territoire de Lognes, une continuité devra être réalisée en particulier vers le sud-est, entre la coulée verte du rû de Maubuée et la forêt de Ferrières, via le bois de Croissy.

La municipalité souhaite ainsi créer un réseau continu de voies cyclables et piétonnes sur le territoire communal, en cohérence avec le Schéma Directeur du Val Maubuée.

## **2.6. Stabiliser la population communale à 15 000 habitants, en permettant le renouvellement et l'adaptation du parc de logements**

L'urbanisation rapide de la ville nouvelle a initié une croissance démographique exceptionnelle. Lognes bénéficie ainsi d'une population jeune, dont le maintien sur place doit être favorisé, afin de garantir le renouvellement de la population et le bon fonctionnement des équipements.

Or, depuis 1990, la croissance démographique s'est nettement ralentie, signe que la ville de Lognes est parvenue à son développement maximum. De plus, cette population exceptionnellement jeune tend aujourd'hui logiquement à vieillir et compte de plus en plus de jeunes en âge de décohabiter.

Lognes possède par ailleurs un parc de logements récents, confortables et diversifiés, mais pas toujours adaptés à l'émergence de nouveaux besoins liés à l'évolution de la structure socio-démographique de la population. Parallèlement, la construction de logements a connu un net ralentissement, les espaces disponibles étant aujourd'hui presque tous urbanisés.

Le Schéma Directeur Local du Val Maubuée envisage à l'Horizon 2015 une diminution de la population communale pour atteindre 13 500 habitants. En effet, la construction de logements neufs à Lognes ne devrait pas excéder une cinquantaine de logements, qui seront réalisés sur les derniers terrains disponibles. Ensuite, en l'absence de constructions supplémentaires, l'offre de logements ne permettra pas un accroissement de la population, ni le maintien des jeunes sur la commune, ce qui risque d'accentuer la diminution de la population et accélérer son processus de vieillissement.

La municipalité souhaite stabiliser la population et préserver la mixité urbaine et sociale de la commune :

- En permettant l'adaptation du parc de logements existants à l'évolution des besoins de la population (par exemple en encourageant la transformation de grands logements en logements plus petits mieux adaptés aux jeunes et aux personnes seules) ;
- En veillant à ce que les futurs programmes de logements accordent une place plus importante aux petits logements, afin de permettre la décohabitation des jeunes sur Lognes ;
- En favorisant l'émergence d'une offre limitée de nouveaux logements (une vingtaine par an d'ici 2015), adaptés aux besoins de la population. D'où la nécessité d'identifier les terrains disponibles, susceptibles d'accueillir des programmes de logements de taille modeste, intégrés au cadre bâti existant, dans le respect des formes urbaines actuelles.

**VI –  
DELIMITATION DES ZONES ET  
JUSTIFICATION DES DISPOSITIONS ET DES  
REGLES FIXEES PAR LE REGLEMENT**



Le P.L.U. a pour objectif de définir un plan de zonage et un ensemble de règles, permettant ou favorisant la mise en œuvre des grandes orientations fixées par le P.A.D.D.

Ainsi, le territoire communal est divisé en plusieurs zones urbaines (U) et naturelles (N), dont les délimitations sont reportées aux documents graphiques du P.L.U. et auxquelles s'applique un ensemble de règles propres à la vocation de chacune d'elles.

Ce chapitre présente ces différentes zones ainsi que leurs caractéristiques principales, mais également les choix qui ont conduit à leur délimitation et aux évolutions par rapport aux règles actuelles.

## **1. LE PASSAGE DES P.A.Z. AU PLAN DE ZONAGE DU P.L.U.**

---

L'urbanisation de la ville de Lognes s'est réalisée, pour l'essentiel, dans le cadre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, définie comme Opération d'Intérêt National.

Cette urbanisation, pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement (EPAMarne), s'est organisée, de manière dérogatoire, sous forme de six Zones d'Aménagement Concertée (dont une, la ZAC du Village, a été clôturée en août 2000). Chaque ZAC disposait de son propre plan de zonage et de son propre règlement.

Seuls deux secteurs du territoire communal, le village et l'aérodrome de Lognes/Emerainville, n'ont pas été intégrés dans le périmètre d'une Z.A.C. et étaient par conséquent soumis au Règlement National d'Urbanisme (R.N.U.), dont les grandes lignes sont définies directement par le Code de l'Urbanisme (article R.111-2 à R.111-24).

Conformément à la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, **le PLU couvre désormais la totalité du territoire communal et intègre par conséquent les ZAC.**

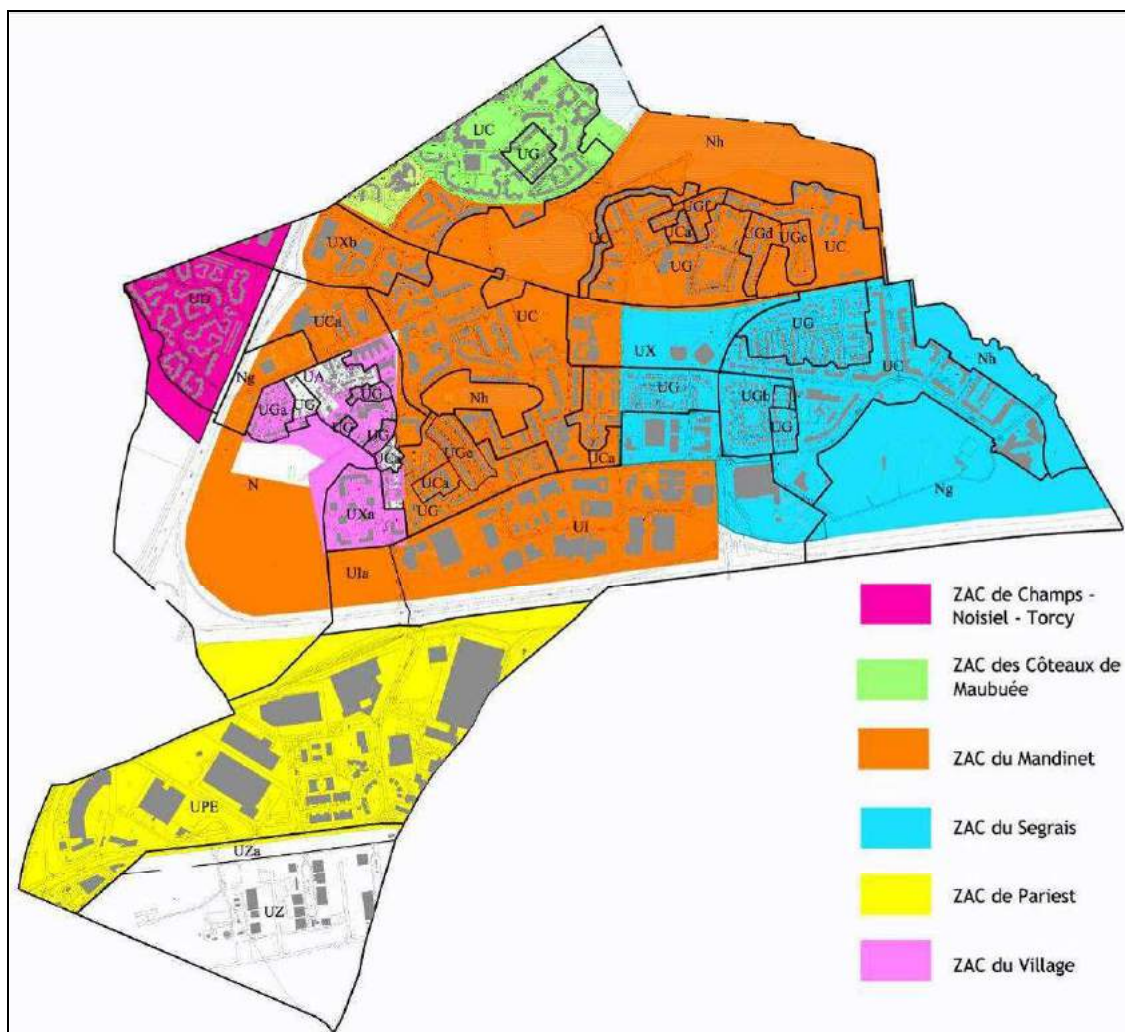
Aussi, le plan de zonage et le règlement du P.L.U. ont pour but d'harmoniser et de simplifier les différents règlements préexistants et de les intégrer dans un document unique et cohérent à l'échelle du territoire communal.

\* \* \*

Par conséquent, le découpage défini par le plan de zonage du P.L.U. a tenté de dépasser les périmètres des Z.A.C., afin de regrouper dans une même zone des espaces présentant les mêmes caractéristiques ou fonctions urbaines.

Dans la carte et le tableau suivants, sont ainsi répertoriées les différentes Z.A.C. mises en place sur le territoire de Lognes et leur redistribution entre les différentes zones du P.L.U.

**Carte de redistribution des ZAC à l'intérieur du plan de zonage du PLU :**



**Tableau de répartition des zones du PLU en fonction des ZAC.:**

Les Zones d'Aménagement Concerté de Lognes	Zonage du PLU	
	Zones	Secteurs
ZAC de Champs/Noisiel/Torcy	UD	
	UX	UXb
	N	
ZAC des Coteaux de Maubuée	UC	
	UG	
	N	Nh
ZAC du Mandinet	UC	
	UC	UCa
	UG	
	UG	UGc UGd UGe UGf
	UI	
	UI	UIa

	UX	
	N	
	N	Ng Nh
<b>ZAC du Segrais</b>	UC	
	UG	
	UG	UGb
	UX	
	UI	
	N	Ng Nh
<b>ZAC de Pariest</b>	UPE	
	N	
<b>ZAC du Village de Lognes clôturé en 2000</b>	UA	
	UC	UCa
	UG	UGa
	UX	UXa
	N	
<b>R.N.U.</b>	UA	
	UC	UCa
	UG	
	UZ	
	UZ	UZa
	N	

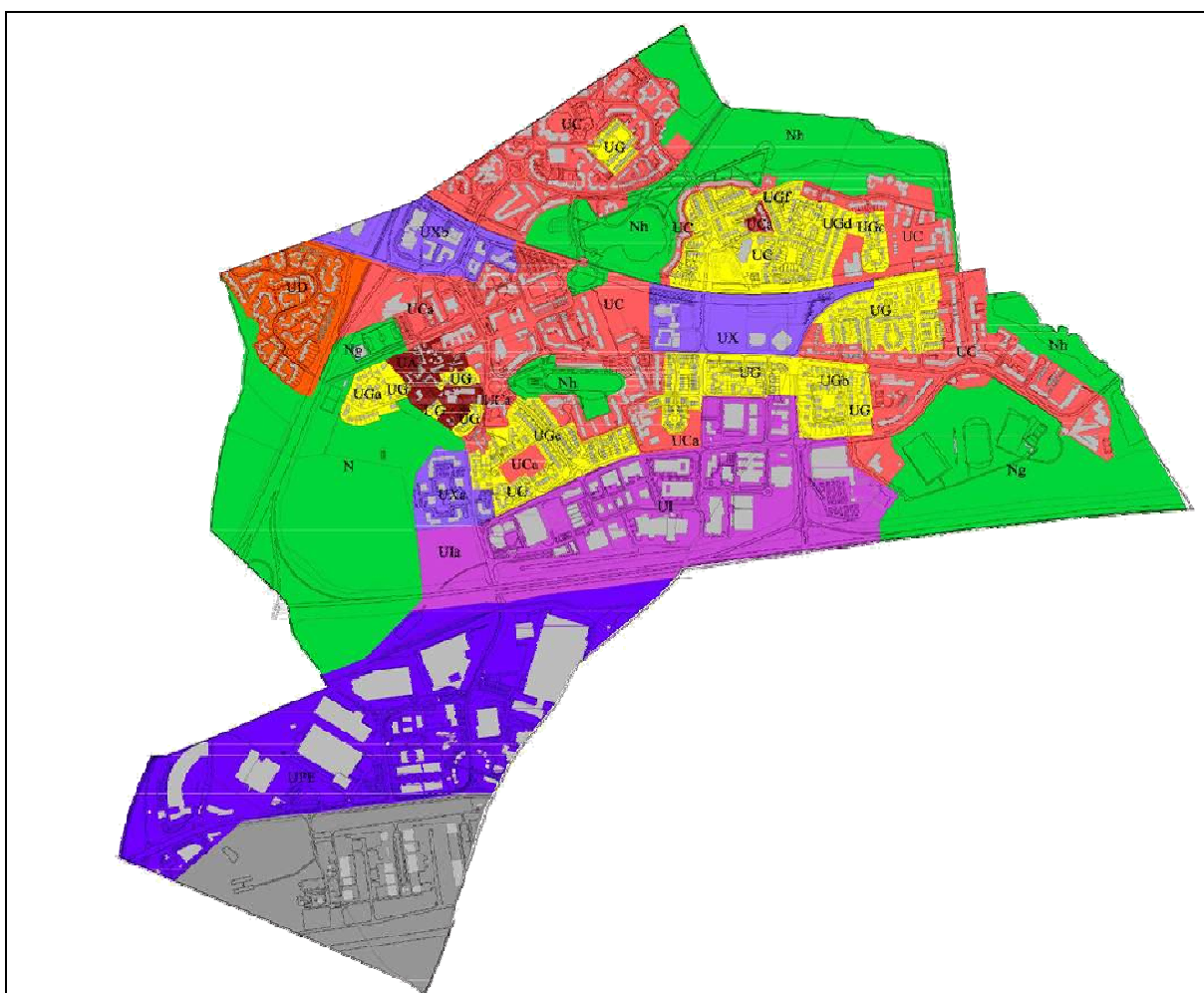
## 2. PRESENTATION DES DIFFERENTES ZONES DU P.L.U. ET DE LEURS ACTERISTIQUES

Le P.L.U. de Lognes propose de découper le territoire communal de Lognes en deux grandes types de zones : des zones urbaines (ou zones U) et des zones naturelles et forestière (ou zones N).

Ainsi, **huit zones urbaines** et **une zone naturelle** ont été délimitées. A chacune de ces zones s'applique un règlement qui lui est propre.

En effet, l'intégration de la commune dans le périmètre de la ville nouvelle a supprimé toute zone agricole (ou zone A). Par ailleurs, toutes les zones constructibles disposant d'équipements publics suffisants pour desservir toute nouvelle construction, il n'a pas été nécessaire de délimiter des zones à urbaniser (ou zone AU).

*Figure 55 : Plan de zonage du P.L.U*



### 2.1. Les zones urbaines : zones U

Au sein des 8 zones urbaines, **4 zones présentent une dominante d'habitat :**

#### **Zone UA : le bâti ancien du village de Lognes**

Cette zone correspond au centre ancien de Lognes, village briard traditionnel, vestige de l'histoire rurale de Lognes. Il est composé d'un mélange de maisons rurales édifiées en

ordre continu, implantées à l'alignement, et de maisons bourgeoises implantées en milieu de parcelles, mais où la continuité urbaine est maintenue par des clôtures ou des annexes.

Il présente un mélange d'habitat et de services, équipements et commerces de proximité, qui en sont le complément normal.

### **Zone UC : zone à dominante d'habitat collectif**

Cette zone possède une vocation résidentielle, sous forme principale d'habitat collectif, mais accueille également des activités compatibles avec l'habitat (activités tertiaires, services et commerces), en particulier dans les centres de proximité.

Cette zone comporte un secteur dénommé **UCa**, localisé dans différents sites de la ville :

- La zone tertiaire à l'ouest du boulevard du Mandinet, entre les ronds-points Andreï Sakharov et Martin Luther King ;
- Les petits ensembles de collectifs, au cœur de zones pavillonnaires, comme la Résidence de la Ferme et Le Cantilène, qui participent à la mixité sociale de l'habitat ;
- Le secteur nord-ouest à l'angle de la rue Gabriel et du boulevard du Segrais, susceptible d'accueillir un petit programme de logements.

Dans ce secteur, la proximité immédiate de zones pavillonnaire ou du village de Lognes a conduit à limiter la hauteur maximale autorisée des constructions.

### **Zone UD : zone d'habitat mixte des « Hameaux de Lognes »**

Cette zone englobe le « quartier des Hameaux de Lognes ». Il s'agit d'une zone résidentielle qui se caractérise à la fois par son caractère excentré par rapport au reste de la commune, mais également par une composition urbaine originale, mêlant habitat individuel groupé et petits collectifs intermédiaires, organisés en alvéoles autour d'une voie centrale, la rue du Bois de la Grange. Cette zone a fait l'objet d'une conception d'ensemble, qui lui confère son homogénéité et sa spécificité.

Elle est séparée du reste du territoire communal par le passage de la VPO (RN999) et est reliée au village par une liaison piétonne et cyclable, l'allée des Marronniers.

### **Zone UG : zone à dominante pavillonnaire**

Il s'agit d'une zone à vocation résidentielle, sous forme d'habitat individuel, mais qui peut éventuellement accueillir des activités artisanales ou de services compatibles avec l'habitat.

Les ensembles d'habitation ont été conçus sous forme de plan d'ensemble, ce qui a permis de constituer des ensembles d'architecture homogène.

Cette zone comporte **six secteurs** présentant une unité et une qualité de formes urbaines particulières, et qui, à ce titre, bénéficieront de règles permettant de préserver leurs caractéristiques.

Il s'agit des ensembles suivants :

- Le Lotissement de la Forêt (UGa) ;
- Le Domaine du Segrais (UGb) ;
- La Résidence Claude Monet (UGc) ;

- Les Cottages de la Tour (UGd) ;
- Les Maisons de la Place et la Cour de Récréation, réparties de part et d'autre du boulevard du Mandinet, entre le rond point Martin Luther King et le rond point Nelson Mandela (UGe) ;
- Le Talweg (UGf).

\* \* \*

En complément de ces 4 zones d'habitat, **4 zones urbaines à dominante d'activités** ont également été définies.

### **Zone UI. : zone d'activités économiques et commerciales**

Cette zone possède une vocation principale d'activités, qu'elles soient industrielles, artisanales, commerciales, tertiaires ou de services. Elle correspond à la zone d'activités du Mandinet-Segrais et au pôle commercial de Valorée.

Un **secteur UIa** a été défini à l'ouest de la rue de la Maison Rouge. Il correspond à la deuxième phase de réalisation de la zone d'activités du Parc de Lognes, où la hauteur maximale autorisée des constructions a été limitée en raison de la proximité du Bois de Lognes.

### **Zone UX. : zone d'activités tertiaires**

Ces zones d'activités, à dominante tertiaire, accueillent principalement des bureaux et/ou des activités compatibles avec l'habitat. Elles possèdent la particularité d'être proches, voire même intégrées, à des zones d'habitat.

Cette zone comporte deux secteurs :

- **un secteur UXa**, correspondant à la première phase de réalisation de la zone d'activités du Parc de Lognes, à l'ouest de la rue de la Maison Rouge, où la hauteur maximale autorisée des constructions a été limitée en raison de la proximité du village et du Bois de Lognes ;
- **un secteur UXb**, correspondant au centre urbain de Lognes, où l'affirmation d'un caractère plus urbain liée à la proximité de la gare RER s'accompagne d'une possibilité d'implantation des constructions à l'alignement.

### **Zone UPE. : zone d'activités de Pariest**

Cette zone possède des caractéristiques similaires à la zone UI. Cependant, à la demande d'EPAMarne, elle a fait l'objet d'une délimitation particulière. En effet, elle correspond à la partie de la ZAC de Pariest implantée sur le territoire communal de Lognes. Cette ZAC a vocation à accueillir des activités économiques « classiques », profitant de l'excellente desserte par des axes routiers majeurs (A4, Francilienne). Elle s'étend sur 4 communes (Lognes, Croissy-Beaubourg, Emerainville et Pontault-Combault) et est toujours en cours d'urbanisation. Certains terrains peuvent donc être implantés sur deux communes limitrophes, d'où l'importance pour cette zone d'un règlement commun à l'ensemble des communes concernées. C'est ce qui a conduit à définir une zone spécifique.

## **Zone UZ : plate forme aéroportuaire**

La zone UZ correspond à la plate-forme aéroportuaire de Lognes – Emerainville et aux installations annexes qui l'accompagnent. Elle occupe toute la partie sud du territoire communal de Lognes.

Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, mais également des activités et des services en relation économique ou fonctionnelle avec ces activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs.

Cette zone comprend un **secteur UZa**. Il s'agit d'une bande d'environ 40 mètres de large, localisée au sud du boulevard de Courcerin. Ce secteur a pour vocation d'accueillir des activités économiques, dans le prolongement de la ZAC de Pariest, et de créer ainsi un front urbain de qualité de part et d'autre du boulevard de Courcerin.

\* \* \*

## **2.2. Les zones naturelles : zones N**

La zone N regroupe l'ensemble des espaces boisés et paysagers du territoire communal, qui contribuent fortement à l'identité paysagère de Lognes.

Cette zone comprend deux secteurs :

- **un secteur Ng** destiné à accueillir des équipements ou installations (publics ou privés) liés à des activités de loisirs et/ou sportives. Il regroupe le Parc des Sports du Segrais, le club-house et les tennis couverts Arthur Ashe, ainsi que la piste d'athlétisme Colette Besson.
- **un secteur Nh** correspondant aux plans d'eau et aux parcs paysagers entourant ces plans d'eau, qui constituent des espaces de respiration dans le tissu urbain et des espaces de détente de proximité.

Une partie de la zone N, correspondant aux bois de Lognes et de la Grange, a été définie comme Espaces Boisés Classés (EBC) au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme. Elle a vocation à accueillir des visiteurs occasionnels et doit, à ce titre, pouvoir recevoir des aires de stationnement, des constructions de taille modeste et bien intégrées dans le paysage, permettant la découverte de la faune et de la flore, ainsi que de petites installations de jeux et de détente.



### **3. CHOIX A L'ORIGINE DE LA DELIMITATION DES ZONES**

---

La délimitation des futures zones et la réglementation proposée découlent du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, élaboré à partir du diagnostic communal, qui a permis de préciser les besoins en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de service, au regard des prévisions économiques et démographiques.

Les grandes lignes directrices, qui ont guidé l'élaboration tant du plan de zonage que du règlement de chaque zone, sont fondées sur :

Un redécoupage du territoire et une adaptation du plan de zonage à l'évolution des besoins de la commune. Chaque quartier a ainsi été replacé dans des zones ayant des caractéristiques et des fonctions urbaines communes, afin de mieux adapter leurs évolutions aux besoins futurs de la population lognote. Ceci implique l'intégration des règlements des Z.A.C. dans le Plan Local d'Urbanisme, mais dans un souci de cohérence générale à l'échelle du territoire communal.

La préservation de l'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis, par la définition de zones naturelles au cœur même de l'urbanisation, afin de préserver l'identité et la qualité paysagère de Lognes, fondées sur la présence des plans d'eau accompagnés de vastes espaces verts de proximité.

La volonté de préserver les espaces boisés en édictant des règles de protection.

La protection du bâti ancien de Lognes, qui occupe une partie très restreinte du territoire communal. Ce bâti se trouve aujourd'hui rattaché à l'urbanisation de la ville nouvelle. Cependant, il a gardé un caractère villageois, avec sa rue principale et ses maisons rurales à l'alignement. Cette spécificité justifie la création d'une zone propre permettant d'assurer sa protection, tout en autorisant son évolution.

L'affirmation de la mixité urbaine (habitat / activités / commerces / équipements) dans la plupart des zones du P.L.U. Cependant, le caractère résidentiel de certaines zones (zone UG) ou leur caractère naturel (zone N) a conduit à y exclure certaines activités incompatibles avec leur vocation (générant des nuisances, d'importants trafics routiers, ...).

De la même manière, le maintien de la vocation exclusivement économique de certains secteurs de la ville (zones UX, UI, UPE et UZ) a pour objectif de protéger les zones d'habitat des nuisances occasionnées par ces activités. Ces zones ne peuvent donc accueillir de l'habitat, que si celui-ci est nécessaire au fonctionnement de la zone (surveillance, gardiennage).

La volonté de préserver et favoriser les commerces de proximité, en particulier dans les centres de quartiers.

#### 4. LES GRANDES LIGNES DU REGLEMENT ZONE PAR ZONE

Chaque zone est dotée d'un règlement qui lui est propre. Chaque règlement de zone s'organise en 14 articles qui encadrent un aspect particulier de la construction (hauteur, emprise au sol, éloignement par rapport aux voies, éloignements par rapport aux limites de voisinage,...).

<b>Article 1</b>	<i>Occupations et utilisations du sol interdites</i>
<b>Article 2</b>	<i>Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières</i>
<b>Article 3</b>	<i>Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public</i>
<b>Article 4</b>	<i>Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement</i>
<b>Article 5</b>	<i>Superficie minimale des terrains constructibles</i>
<b>Article 6</b>	<i>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques</i>
<b>Article 7</b>	<i>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives</i>
<b>Article 8</b>	<i>Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété</i>
<b>Article 9</b>	<i>Emprise au sol des constructions</i>
<b>Article 10</b>	<i>Hauteur maximale des constructions</i>
<b>Article 11</b>	<i>Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords, prescriptions de nature à assurer la protection des éléments du paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger</i>
<b>Article 12</b>	<i>Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement</i>
<b>Article 13</b>	<i>Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations.</i>
<b>Article 14</b>	<i>Coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)</i>

\* \* \*

#### **ZONE UA :**

L'objectif de ce règlement est de respecter les formes urbaines traditionnelles et les caractéristiques architecturales propres aux constructions du village, grâce à des règles qui ne bloquent pas son développement, mais assurent le respect du patrimoine existant. Les constructions nouvelles sont autorisées, à condition de respecter l'identité paysagère du village et de s'intégrer dans le cadre bâti existant. A ce titre, un **cahier de recommandations architecturales** est joint au dossier de P.L.U. et permet de compléter les prescriptions du présent règlement en ce qui concerne l'aspect des constructions.

Ce règlement vise également à préserver une certaine mixité des fonctions.

<b>Article 1</b>	Sont interdites : Les activités industrielles et en particulier les activités nuisantes
<b>Article 2</b>	Sont autorisées sous condition : Les activités artisanales, les services et hôtellerie Les commerces d'une surface de vente < à 500m <sup>2</sup> Les extensions des constructions existantes
<b>Article 3</b>	Largeur minimum des accès : 3,5m
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Implantation à l'alignement. Respect de l'alignement soit par la construction, soit par le mur de clôture (dans ce

	cas retraits de 6,5 m pour la construction). Possibilité d'adaptation aux bâtiments existants situés en retrait.
<b>Article 7</b>	Mitoyenneté sur au moins une des limites latérales, si les constructions sont situées à l'alignement, Respect d'une marge de recul par rapport aux limites latérales en cas de retrait de plus de 10 m
<b>Article 8</b>	Marge de recul de 3 m minimum
<b>Article 9</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 10</b>	Hauteur totale de 11 m au faîtage et 7 m à l'égout (soit R+1+C)
<b>Article 11</b>	Respect du caractère traditionnel des constructions
<b>Article 13</b>	Espaces libres et aires de stationnement devront être plantés à raison d'1 arbre de haute tige pour 100m <sup>2</sup>
<b>Article 14</b>	COS = 2

\* \* \*

### **ZONE UC :**

L'objectif de ce règlement est de préserver la mixité des fonctions de cette zone, tout en favorisant le maintien ou l'installation des commerces en pied d'immeuble dans les centres de quartier (place Charles Cros, place des Colliberts, boulevard du Segrais,...).

<b>Article 1</b>	<u>Sont interdites :</u> Les activités incompatibles avec l'habitat
<b>Article 2</b>	<u>Sont autorisées sous condition :</u> Les établissements classés s'ils répondent à un usage de proximité, Les activités artisanales, si elles ne produisent pas de nuisances pour le voisinage
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Constructions soit à l'alignement, soit en retrait imposé de 3m
<b>Article 7</b>	Mitoyenneté autorisée sur une ou deux limites latérales
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 10</b>	Dans le secteur UCa : hauteur totale de 12m Dans le reste de la zone : hauteur totale de 21m
<b>Article 11</b>	Mesures peu contraignantes
<b>Article 13</b>	Espaces libres = 10% de la superficie du terrain Espaces libres et aires de stationnement plantés à raison d'1 arbre pour 100m
<b>Article 14</b>	Dans UCa, COS = 1,5 Dans le reste de la zone : COS = 2 COS différentiel pour inciter l'implantation de commerces, COS = 2,5 COS de 3 pour les constructions dont l'emprise au sol était à la date de l'approbation du PLU déjà > à 80%

\* \* \*

## **ZONE UD :**

L'objectif de ce règlement est de préserver la spécificité de l'habitat mêlant logements individuels en bande et petits immeubles collectifs, tout en permettant son évolution modérée.

Ainsi, certains éléments du cahier des charges de la copropriété ont été intégrés, afin de mieux encadrer les agrandissements possibles (fermeture de loggias, édification de vérandas ou d'abris de jardins) et d'obtenir également une plus grande homogénéité en matière de clôture.

<b>Article 1</b>	<u>Sont interdites :</u> Les activités incompatibles avec l'habitat
<b>Article 2</b>	<u>Sont autorisées sous condition :</u> Les activités artisanales, les services et les bureaux d'une surface <300m <sup>2</sup> Les commerces d'une surface de vente <300 m <sup>2</sup>
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Constructions implantées conformément aux emprises constructibles définies aux documents graphiques
<b>Article 7</b>	Mitoyenneté autorisée sur une ou deux limites latérales
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 10</b>	Hauteur totale maximale de 13m, soit R+2+C
<b>Article 11</b>	Mesures relativement souples, en raison de la mixité des types de constructions
<b>Article 13</b>	Espaces libres et aires de stationnement plantés à raison d'1 arbre pour 100m
<b>Article 14</b>	Pas de COS

\* \* \*

## **ZONE UG :**

L'objectif de ce règlement est de préserver le caractère résidentiel de ces espaces, en interdisant l'implantation d'activités nuisantes.

Plusieurs ensembles d'habitation, qui présentent une homogénéité et une indéniable qualité architecturale et paysagère, ont été identifiés dans le P.A.D.D. Intégrés dans des secteurs spécifiques, ils bénéficieront de prescriptions particulières garantissant le respect de leurs caractéristiques (implantation du bâti, hauteur des constructions, formes de toiture, dimension des ouvertures, aspect des façades et des clôtures,...).

<b>Article 1</b>	<u>Sont interdites :</u> Toutes les activités incompatibles avec l'habitat
<b>Article 2</b>	<u>Sont autorisées sous condition :</u> Les activités artisanales, les services et les bureaux d'une surface <300m <sup>2</sup> Les commerces d'une surface de vente <300m <sup>2</sup>
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Pour le secteur UGa, retrait de 10m par rapport à la bordure de l'allée des Marronniers, sinon 5m par rapport aux autres voies Pour les secteurs UGb et UGc, constructions édifiées conformément aux emprises constructibles définies aux documents graphiques Pour UGd : retrait de 2,5m par rapport à la rue Hector Guimard

	Pour UGe : retrait de 2,5m par rapport au boulevard du Mandinet Pour UGf : retrait de 3,5m par rapport à la rue de la Tour d'Auvergne et à la rue Pierre Lescot Dans le reste de la zone, implantation à l'alignement autorisée.
<b>Article 7</b>	Dans les différents secteurs, maintien de l'état existant (édification des constructions sur les limites latérales possibles pour UGb et UGc) Pour le reste de la zone, soit mitoyenneté sur une ou deux limites latérales, soit respect des marges de recul.
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	Dans les différents secteurs, CES de 30 à 50% Pour le reste de la zone, emprise différentielle selon la taille des parcelles : < à 200m <sup>2</sup> = 55% entre 200 et 500m <sup>2</sup> = 50% > à 500m <sup>2</sup> = 45%
<b>Article 10</b>	Hauteur totale maximale allant de 7 à 11,5m selon les secteurs, 12 m dans le reste de la zone
<b>Article 11</b>	Dans les secteurs, préservation du caractère homogène des constructions. Dans le reste de la zone, mesures plus souples
<b>Article 13</b>	Espaces libres = 20% de la surface du terrain Espaces libres et aires de stationnement plantés à raison d'1 arbre pour 100m
<b>Article 14</b>	Pas de COS

\* \* \*

### **ZONE UI :**

L'objectif de ce règlement est de permettre une adaptation des constructions aux évolutions des besoins des entreprises et notamment une plus forte densification des parcelles, tout en préservant la qualité paysagère des zones d'activités que ce soit par l'aspect soigné des constructions, des clôtures ou la forte présence de la végétation.

<b>Article 1</b>	<u>Sont interdites :</u> Les constructions à usage d'habitation, sauf celles autorisées à l'article UI.2 Les installations classées de type SEVESO
<b>Article 2</b>	<u>Sont autorisées sous condition :</u> Les habitations pour les personnes dont la présence permanente sur le site est nécessaire
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Construction soit à l'alignement, soit en retrait minimum de 4m
<b>Article 7</b>	Mitoyenneté autorisée sur une ou deux limites latérales sous réserve de respecter les normes incendie
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	Emprise au sol de 60%
<b>Article 10</b>	Dans le secteur UIa : hauteur maximale de 15m Dans le reste de la zone : hauteur totale maximale de 20m
<b>Article 11</b>	Préservation de la qualité architecturale et paysagère des zones d'activités (réglementation détaillée des clôtures)
<b>Article 13</b>	Préserver le caractère vert des zones d'activités Espaces libres = 20% de la superficie du terrain et plantés à raison d'1 arbre pour 100m <sup>2</sup> Aires de stationnement plantées à raison d'1 arbre pour 100m <sup>2</sup>
<b>Article 14</b>	Pas de COS

\* \* \*

### **ZONE UX :**

L'objectif de ce règlement est de maintenir la vocation tertiaire de cette zone, à proximité immédiate de la gare RER, qui participe à la mixité des activités économiques et à l'animation quotidienne de la ville, tout en y interdisant l'implantation d'activités incompatibles avec la proximité d'habitation.

<b>Article 1</b>	Sont interdites : Les constructions à usage d'habitation, sauf celles autorisées à l'article UX.2 Les entrepôts Les installations classées de type SEVESO
<b>Article 2</b>	Sont autorisées sous condition : Les habitations pour les personnes dont la présence permanente sur le site est nécessaire Les activités artisanales et les installations classées, si elles ne produisent pas de nuisances pour le voisinage
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Dans le secteur UXa : construction en retrait d'au moins 10m par rapport aux voies Dans le secteur UXb : construction à l'alignement ou en retrait de 5m Pour le reste de la zone : retrait minimum de 10 m en bordure du Cours des Petites écuries et de 5m pour les autres voies
<b>Article 7</b>	Mitoyenneté autorisée sur une ou deux limites latérales sous réserve de respecter les normes incendie
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	Emprise au sol de 60% (sauf pour le secteur UXb, où il n'est pas fixé de règles)
<b>Article 10</b>	Dans le secteur UXa : hauteur maximale de 15m Dans le reste de la zone : hauteur totale maximale de 20m
<b>Article 11</b>	Préservation de la qualité architecturale et paysagère des zones d'activités.
<b>Article 13</b>	Espaces libres = 10% de la superficie du terrain et plantés à raison d'1 arbre pour 50m <sup>2</sup> Aires de stationnement plantées à raison d'1 arbre pour 100m <sup>2</sup>
<b>Article 14</b>	Pas de COS

\* \* \*

### **ZONE UPE :**

L'objectif de ce règlement est de permettre une adaptation des constructions aux évolutions des besoins des entreprises et notamment une plus forte densification des parcelles, tout en préservant la qualité paysagère des zones d'activités.

<b>Article 1</b>	Sont interdites : Toutes les constructions, sauf celles autorisées à l'article UPE.2
<b>Article 2</b>	Sont autorisées sous condition : Constructions autorisées seulement dans les emprises constructibles définies aux documents graphiques Activités industrielles, commerciales, bureaux, services, équipements

	Extension ou aménagement des aires d'accueil des gens du voyage
<b>Article 3</b>	Accès d'une largeur minimum de 6m
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Implantation des constructions conformément aux emprises constructibles définies aux documents graphiques
<b>Article 7</b>	Entre les lots, marge de recul égale ou supérieure à 6m
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	CES maximum de 50% Pas de règle pour les commerces, hébergements hôteliers, équipements de superstructures
<b>Article 10</b>	Hauteur maximale de 20m
<b>Article 11</b>	Préservation de la qualité architecturale et paysagère de la zone d'activités.
<b>Article 13</b>	Espace planté ou engazonné devra couvrir l'ensemble des espaces non utilisés et sera au moins égal à 20% de la surface du lot. Aires de stationnement : 1 arbre pour 50m <sup>2</sup>

\* \* \*

### **ZONE UZ :**

L'objectif de ce règlement est de pérenniser la vocation aéroportuaire de la zone, tout en permettant l'urbanisation le long du boulevard du Courcerin, conformément au Schéma Directeur de la Région Ile de France.

<b>Article 1</b>	<u>Sont interdites :</u> Les constructions à usage d'habitation, sauf celles autorisées à l'article UZ.2 Les activités de stockage et de traitement des matériaux de construction ou de voirie
<b>Article 2</b>	<u>Sont autorisées sous condition :</u> Les habitations pour les personnes dont la présence permanente sur le site est nécessaire ou liée à l'activité aéronautique Les établissements commerciaux si ils sont liés à l'activité aéronautique Les constructions à usage exclusif de stationnement
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Dans le secteur UZa : retrait d'au moins 10m par rapport à la limite d'emprise des voies publiques et de la voie d'accès principal à la plateforme Dans le reste de la zone : retrait d'au moins 1,50m
<b>Article 7</b>	Dans le secteur UZa : marge de recul de 10m par rapport aux limites de l'unité foncière Dans le reste de la zone : implantation permettant le libre accès des moyens de lutte contre l'incendie
<b>Article 8</b>	Dans le secteur UZa : mitoyenneté autorisée sous condition que le linéaire de façade soit <à 80m et respecte les normes incendies, sinon retrait minimum de 10m Dans le reste de la zone : il n'est pas fixé de règles
<b>Article 9</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 10</b>	Dans toute la zone : respect des servitudes aéronautiques de dégagement Dans le secteur UZa : hauteur totale maximale de 13m
<b>Article 11</b>	Préserver la qualité architecturale et paysagère de la plateforme
<b>Article 13</b>	Dans le secteur UZa : paysagement des marges de recul Dans le reste de la zone : végétation conforme aux prescriptions liées aux risques aviaires et paysagement des aires de stationnement (1 arbre pour 4 places)
<b>Article 14</b>	COS = 0,5



\* \* \*

## **ZONES N :**

L'objectif de ce règlement est de préserver la valeur paysagère de ces espaces verts de proximité, tout en permettant leur fréquentation occasionnelle et l'adaptation des équipements sportifs et de loisirs existants.

<b>Article 1</b>	<u>Sont interdites :</u> Toutes nouvelles constructions ou installations, autres que celles autorisées à l'article N.2
<b>Article 2</b>	<u>Sont autorisées sous condition :</u> Les constructions ayant un rapport avec l'entretien ou la mise en valeur des espaces boisés Les aires de jeux et de sports Dans le secteur Ng : les constructions d'équipements de sports ou de loisirs Dans le secteur Nh : les extensions mesurées des constructions existantes dans la limite de 10% de la SHON existante
<b>Article 3</b>	Les voies à double sens : 8m dont 5m de chaussée Les voies à sens unique : 6m dont 3,5 de chaussée
<b>Article 5</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 6</b>	Les constructions doivent respecter la marge de recul indiquée aux documents graphiques. A défaut, elles s'implanteront en retrait d'au moins 4m par rapport aux voies
<b>Article 7</b>	Marge de recul d'au moins 6m
<b>Article 8</b>	Respect des marges de recul
<b>Article 9</b>	Il n'est pas fixé de règles
<b>Article 10</b>	Hauteur maximum : 12m
<b>Article 11</b>	Intégration paysagère des constructions
<b>Article 13</b>	Dans les secteurs Ng et Nh : les aires de stationnement devront être plantées à raison d'1 arbre pour 100m <sup>2</sup>
<b>Article 14</b>	Il n'est pas fixé de règles

## 5. LA PROTECTION DU PATRIMOINE BATI ET DU PATRIMOINE VERT

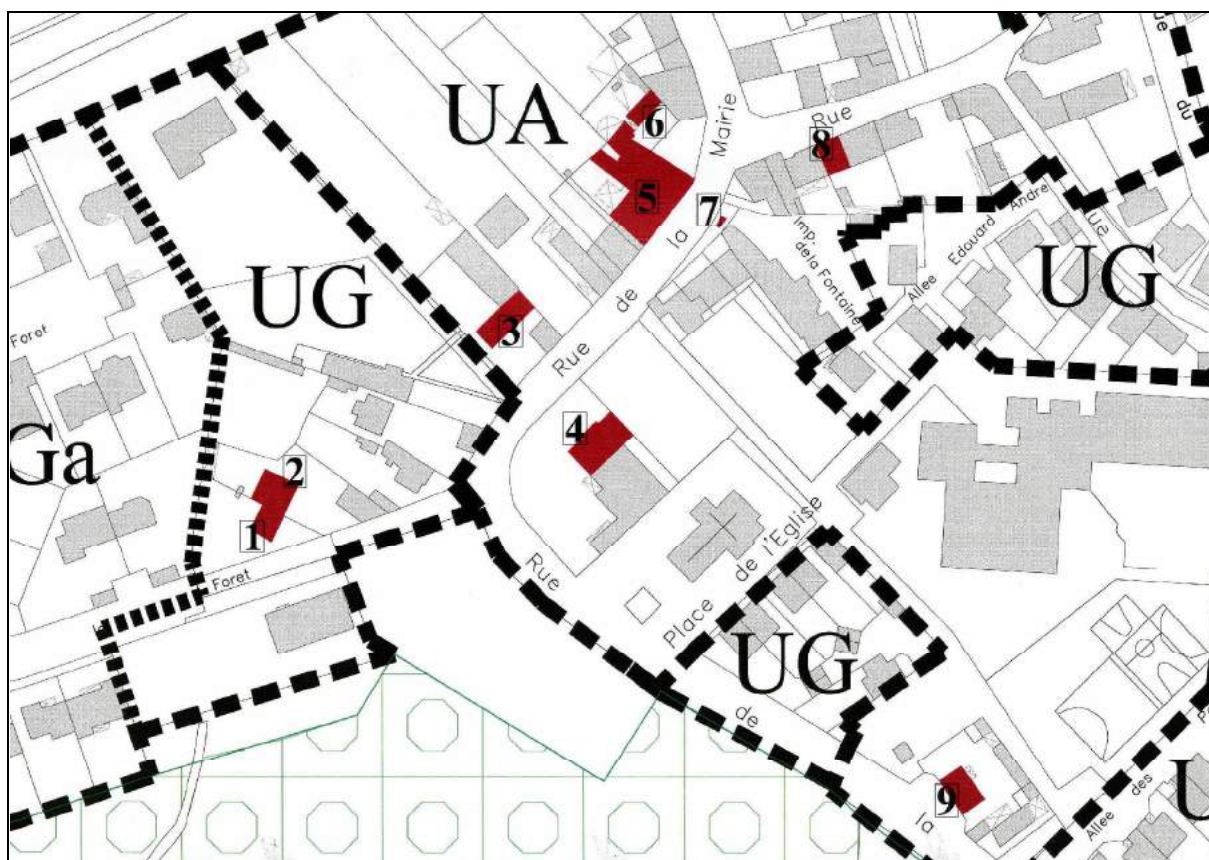
En complément du zonage, un certain nombre de périmètres peuvent se surajouter et permettent de compléter le zonage sur un aspect plus particulier.

### 5.1. Protection du patrimoine bâti : inscriptions de bâtiments remarquables

En matière de **protection du patrimoine bâti**, il a été décidé de définir un certain nombre de bâtiments dits remarquables, en raison de leur intérêt architectural et patrimonial.

Situés dans le centre ancien de Lognes, ces bâtiments représentent un témoignage du passé lognot. Aussi, ils sont protégés au titre de l'article L.123-1-7 du Code de l'Urbanisme et repérés sur les documents graphiques du P.L.U. Leur démolition est interdite. Des adaptations sont, bien sûr, possibles mais dans le respect de leur caractère originel. Il s'agit par exemple du bâtiment de l'ancienne mairie-école, de la fontaine ou de belles maisons anciennes.

Figure 56 : Extrait du plan de zonage du P.L.U



*Liste des bâtiments remarquables identifiés à Lognes.:*

	<b>Section cadastrale</b>	<b>Bâtiment</b>	<b>Adresse</b>
1	A 116	Pavillon début XX <sup>ème</sup> siècle	6, rue de la Forêt
2	A 117	Pavillon début XX <sup>ème</sup> siècle	4, rue de la Forêt
3	A 159	Maison bourgeoise début XX <sup>ème</sup> siècle	38, rue de la Mairie
4	A 528	Ancienne Mairie	21, rue de la Mairie
5	A 492- A 131	Maison rurale	24-30, rue de la Mairie
6	A130	Maison rurale	22, rue de la Mairie
7	A 456	Fontaine	Rue de la Mairie
8	A 103	Maison rurale	8, rue Bouquet
9	A 480	Maison forestière	39, rue de la Mairie



1 & 2 : Pavillons, rue de la Forêt



3 : Maison bourgeoise, rue de la Mairie



4 : Ancienne Mairie-Ecole



5 & 6 : Maisons rurales



7 : Fontaine



8 : Maison rurale, rue Bouquet

Par conséquent :

- La restauration de ces bâtiments devra conserver ou restituer les dispositions architecturales spécifiques à leur époque, sans exclure toutefois certains aménagements mineurs concourant à l'amélioration des conditions d'habitabilité.
- La composition des bâtiments remarquables devra être sauvegardée, dans le respect propre à chacun des types de bâtiments. Ainsi, le soubassement, le corps principal et le couronnement d'un bâtiment devront être traités, le cas échéant, dans une composition d'ensemble, en sauvegardant formes, pentes, détails des toitures d'origine, lucarnes et corniches.
- La couverture des toitures et les façades des bâtiments devront conserver ou retrouver la richesse d'origine et de leur mise en œuvre.
- L'extension ou la transformation de ces bâtiments devra nécessairement s'inscrire dans la continuité architecturale, en respectant les matériaux d'origine, la proportion et le rythme des ouvertures, les modénatures...
- La démolition de tout ou partie de ces bâtiments est interdite. Toutefois, la démolition de parties de constructions réalisées après coup (adjonction, transformations ...) et altérant le caractère architectural des bâtiments répertoriés, pourra être autorisée.



## **5.2. Protection du patrimoine naturel**

Lognes possède un paysage naturel de qualité composé d'espaces boisés, d'espaces paysagers et de zones humides. Le Plan Local d'Urbanisme vise à protéger tous ces espaces en raison de leur valeur patrimoniale, de leur intérêt pour l'écosystème urbain et de leur contribution à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

En matière de **protection du patrimoine naturel**, l'ensemble des espaces verts existants sera protégé par leur classement en zone naturelle (N).

### **5.2.1. Protection des espaces boisés au travers du classement en Espace Boisé Classé (E.B.C.)**

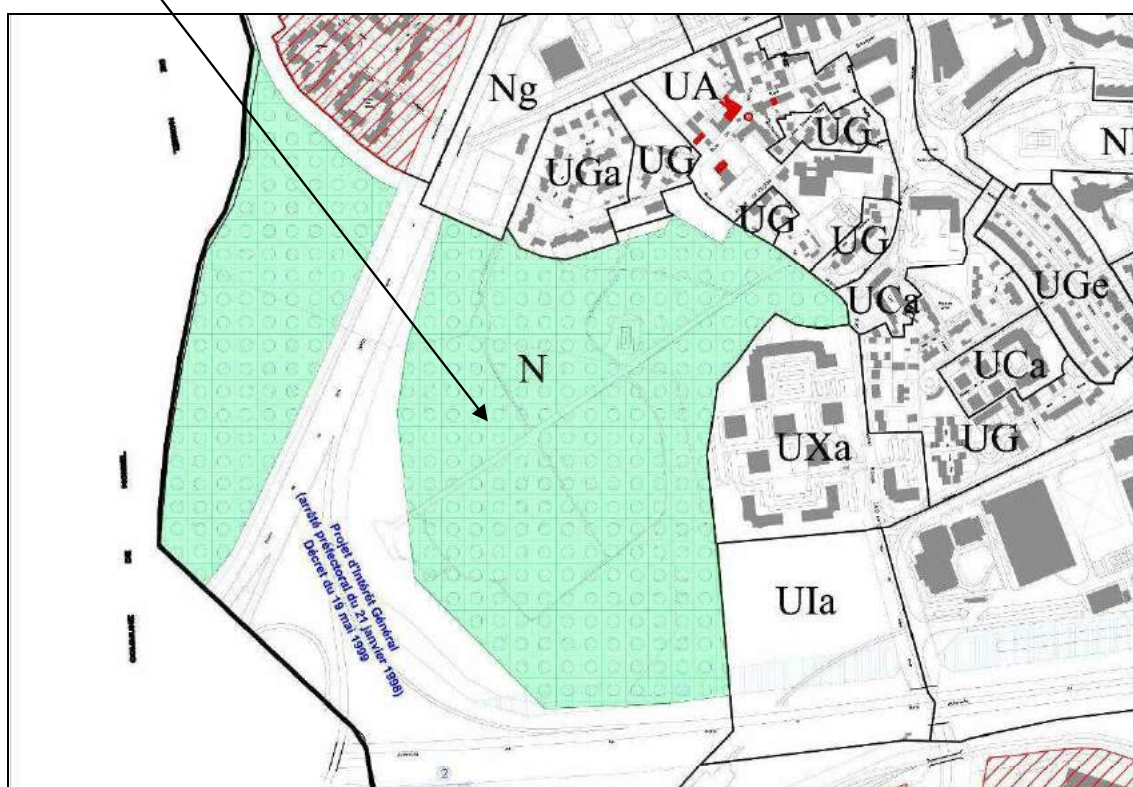
Il a été décidé de renforcer la protection des espaces boisés du bois de Lognes et du bois de la Grange, en les définissant comme Espaces Boisés Classés (EBC).

Un certain nombre d'Espaces Boisés Classés avaient déjà été délimités par EPAMarne dans le cadre des Plan d'Aménagement de Zones des Z.A.C. (ZAC du Mandinet et ZAC du Village). Ces E.B.C. ont été maintenus et reportés sur le plan de zonage du PLU, tout en tenant compte du projet d'élargissement de l'échangeur autoroutier du Val Maubée en cours de réalisation.

A ces E.B.C. existants s'ajoutent également les zones boisées du bois de la Grange, situées jusqu'à présent en R.N.U ou dans la ZAC de Champs/Noisiel/Torey, et qui ne bénéficiaient d'aucune protection particulière.

Ces E.B.C. sont indiqués sur les documents graphiques et soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme :

#### **Espace Boisé Classé :**



*« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue à l'article 157 du Code Forestier ».*

### **5.2.2. Protection des zones humides**

Les zones humides sont composées des cours d'eaux (rû du Maubuée), des étangs (étang des Ibis, étang du Maubuée, étang des Pêcheurs, étang du Segrais nord et du Segrais sud, Grand bassin...). Ces zones humides constituent un ensemble paysager caractéristique de la ville nouvelle.

Le Plan Local d'Urbanisme vise à protéger toutes ces zones humides en raison des fonctions qu'elles remplissent.

En effet, ces zones constituent des réservoirs de biodiversité et assurent des fonctions essentielles (alimentation, reproduction, abri,...) pour des espèces végétales et animales. Elle participent également au cadre de vie des Lognots, puisqu'elles constituent des espaces de respiration dans le tissu urbain et permettent de réguler les eaux pluviales.

Ces zones sont protégées par leur classement en zone naturelle (N).

## **6. LES EMPLACEMENTS RESERVES**

---

Les emplacements réservés ont pour objet, dans un périmètre où doivent être réalisés des équipements publics d'infrastructures ou de superstructures, d'éviter que les terrains concernés ne soient utilisés de façon incompatible avec leur destination future. A ce titre, la réglementation des emplacements réservés constitue à la fois une restriction à l'utilisation d'un bien par son propriétaire, en même temps qu'une garantie de disponibilité de ce bien pour la collectivité publique bénéficiaire.

Il permet aussi de lutter contre toute spéculation foncière, dont les terrains intéressés pourraient faire l'objet.

Aucun emplacement réservé n'a été défini sur le territoire de la commune de Lognes.

**VII –  
EVALUATION DES INCIDENCES DU PLAN  
SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES PRISES  
EN COMPTE POUR SA PRESERVATION**



Ce chapitre consiste à exposer les incidences des orientations du P.L.U. sur l'environnement et expose la manière dont le plan prend en considération le souci de sa préservation et de sa mise en valeur. Ces aspects induisent en effet un certain nombre de contraintes pour les nouvelles constructions et la façon dont celles-ci doivent se répartir sur le territoire de la ville.

Une bonne prise en compte de l'ensemble des risques et des mesures de protection de l'environnement, au delà d'un strict aspect réglementaire, peut contribuer à améliorer la qualité du cadre de vie. Ces mesures, qui concernent essentiellement la façon de construire, sont à compléter évidemment par une politique d'information et de sensibilisation, tant de la part de la Ville que des autres institutions compétentes et concernées.

## **1. LES INCIDENCES DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE**

---

### **1.1. La topographie et le relief**

Le projet d'aménagement ne prévoit pas de modification de la topographie du territoire communal, il n'aura donc pas d'impact sur le relief et la topographie actuels.

### **1.2. La climatologie**

Elle ne génère aucune disposition technique particulière.

La prise en considération des orientations des vents permet aux constructions et aux plantations de constituer un obstacle, qui pourra atténuer l'influence des vents forts, notamment sur les espaces ouverts aux piétons.

### **1.3. Le risque de retrait – gonflement des sols argileux (risque sécheresse)**

La ville de Lognes n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles (PPRn). Néanmoins, la nature essentiellement argileuse et marneuse de son sous-sol constitue un risque naturel notable sur la commune et peut entraîner des dégâts importants sur les constructions. Aussi, il est nécessaire que les nouvelles constructions prévoient des mesures, afin de se prémunir contre ce risque.

Aussi, le Plan Local d'Urbanisme impose sur le territoire de Lognes de prendre en compte le risque de retrait-gonflement des sols argileux pour toutes nouvelles constructions. Pour ce faire, une fiche technique est annexée au règlement et est opposable aux tiers. Elle précise les précautions à prendre et les moyens pouvant être mis en œuvre, afin de limiter les conséquences des tassements différentiels sur les constructions.

### **1.4. Le risque industriel**

Les risques industriels à Lognes concernent les installations classées pour la protection de l'environnement (I.C.P.E.), soumises à autorisation ou à déclaration.

La commune de Lognes n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRt). Néanmoins, le Plan Local d'Urbanisme prend en compte ce risque, en interdisant leur implantation dans les zones naturelles et en la soumettant à des conditions restrictives dans les zones d'habitat. De plus, dans toutes les zones d'activités, l'implantation d'installations classées dites de type « SEVESO » est interdite.

### 2.1. Le bruit

Comme dans l'ensemble de l'agglomération parisienne, le bruit induit par les infrastructures de transports constitue l'une des nuisances principales ressenties par les habitants de Lognes, la commune étant traversée par quatre infrastructures lourdes de transports routiers (A4, A199, RN104 et RN999), ainsi que par la ligne A du RER. Lognes connaît également des nuisances liées à l'aérodrome de Lognes – Emerainville.

#### Mesures prises dans le P.L.U. pour lutter contre le bruit :

La prise en compte de la lutte contre le bruit dans le P.L.U. s'exprime par un certain nombre de réflexions et d'actions, qui sont déjà en cours, pour réduire le bruit de la circulation routière :

- Le respect de la réglementation en vigueur en matière d'isolement acoustique des bâtiments situés le long des axes bruyants. A ce titre, l'arrêté préfectoral du 12 mars 1999 a identifié les voies bruyantes sur le territoire communal, définit les secteurs correspondants affectés par le bruit, qui sont reportés aux documents graphiques du P.L.U. et qui impliquent le respect par les constructeurs de normes d'isolement acoustique minimum pour toute nouvelle construction implantée dans ces secteurs.
- L'interdiction d'installation d'activités bruyantes non compatibles avec l'habitat dans les zones à dominante d'habitat (cf. articles 2 du règlement du P.L.U.).
- La prise en compte du P.E.B. de l'aérodrome de Lognes-Emerainville (cf. annexe 9 du présent document), interdisant de développer de l'habitat dans les zones couvertes par le P.E.B.
- La mise en place, dans la mesure du possible, de mesures permettant de limiter les émissions sonores dans le cadre de la réfection de voiries (revêtements absorbants, écrans anti-bruit,...).

Rappelons enfin qu'un Plan Local de Déplacements est en cours d'élaboration sur le territoire du Val Maubuée et que l'un de ses objectifs est de limiter le trafic automobile de transit et de promouvoir les modes de déplacements doux

### 2.2. La qualité de l'air

D'une façon générale, il existe deux types de pollution de l'air : la pollution de proximité et la pollution régionale ou globale. La première provient des effets directs du tabagisme, du chauffage individuel, des émissions des usines et des gaz d'échappement des véhicules automobiles. La seconde résulte de phénomènes physico-chimiques plus complexes et variés. On peut citer par exemple la production d'ozone dans les basses couches atmosphériques, les pluies acides qui ont un impact non négligeable sur les écosystèmes aquatiques, la réduction de la couche d'ozone à haute altitude ou encore

l'augmentation de l'effet de serre, qui pourrait provoquer des changements climatiques importants.

La pollution existe surtout dans les grandes agglomérations, mais elle est variable dans le temps et de l'espace.

Depuis les années 70, on constate une relative amélioration de la qualité de l'air et certaines pollutions sont en voie d'être maîtrisées. C'est notamment le cas de la pollution par le soufre dans les villes françaises. Aujourd'hui, la pollution des villes est due essentiellement aux transports routiers.

Dans l'espace, la qualité de l'air varie au sein même de la ville. Elle est plutôt bonne dans les endroits, où la circulation est faible et dans les lieux protégés. Elle devient mauvaise lorsque l'on se trouve dans une zone de circulation automobile importante.

#### **Mesures prises dans le P.L.U. pour lutter contre la pollution atmosphérique :**

- L'obligation faite, par les articles 13 du règlement de chaque zone, de consacrer un pourcentage de la parcelle aux espaces libres de toute construction et d'y planter un minimum d'arbres.
- L'obligation pour les constructeurs de réaliser des parkings vélos dans les immeubles, pour encourager l'utilisation de ce mode de déplacement non polluant.

La mise en œuvre du P.L.D. du Val Maubuée aura également des conséquences sur la réduction de la pollution de l'air, notamment en promouvant un partage de l'espace public plus favorable aux modes de déplacements doux et en poursuivant la mise en place d'un maillage de liaisons douces sur l'ensemble du territoire du Val Maubuée.

### **2.3. La pollution de l'eau**

L'ensemble du réseau assainissement sur le territoire communal de Lognes est de type séparatif eaux usées / eaux pluviales.

Rappelons que, pour la commune de Lognes, les compétences en matière d'eau et d'assainissement sont assurées par le SAN du Val Maubuée.

Le SAN est doté d'un Règlement de Service d'Assainissement du Val Maubuée en date du 13 février 2004 et qui est joint à la notice sanitaire et technique consacrée à l'assainissement. Ce règlement définit les conditions et modalités auxquelles est soumis le déversement des eaux dans les réseaux publics d'assainissement.

#### **Mesures prises dans le P.L.U. pour lutter contre la pollution de l'eau :**

De plus, le règlement du P.L.U., à travers les articles 4 du règlement, vise à mettre en place un certain nombre de mesures permettant de réduire la pollution de l'eau, par une maîtrise des rejets des eaux usées et des eaux pluviales :

- L'obligation faite aux constructeurs d'obtenir un certificat de conformité de leurs réseaux lors de toute nouvelle construction.

- L'interdiction d'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités dans les fossés, puisards et égouts pluviaux.
- L'obligation de mettre en place un séparateur d'hydrocarbures (déboureur/déshuileur), afin de recueillir les eaux de ruissellement issues des aires de stationnement et des voiries, avant leur rejet dans le réseau d'eaux pluviales et l'obligation de mettre en conformité les installations anciennes.
- Une incitation à l'utilisation des dispositions techniques dites alternatives, privilégiant le stockage ou l'infiltration des eaux pluviales sur le terrain, pour limiter le volume des eaux pluviales évacuées par le réseau collectif.

### **3. INCIDENCES DU PLAN SUR LE PAYSAGE NATUREL ET URBAIN**

---

Un des objectifs majeurs du P.L.U. de Lognes est la préservation et la mise en valeur du patrimoine et des paysages, tant naturels qu'urbains.

#### **3.1. La protection et la mise en valeur du patrimoine historique et architectural**

Le tissu urbain de Lognes se caractérise par la diversité de son patrimoine bâti, composé à la fois du village, au bâti traditionnel briard, et de quartiers récents réalisés dans le cadre de la ville nouvelle et présentant également une qualité architecturale et paysagère, qui leur a valu d'être primés.

Consciente de l'intérêt que représente ce patrimoine bâti, héritage de son histoire et témoin de son développement, la ville envisage de le protéger et de le mettre en valeur.

#### **Mesures prises dans le P.L.U. pour la protection du patrimoine architectural**

- Délimitation d'une zone UA englobant le cœur historique de Lognes et définition d'un règlement permettant de garantir ses caractéristiques (implantation du bâti, hauteur des constructions, formes de toiture, dimension des ouvertures, aspect des façades et des clôtures), sans bloquer son évolution.
- Définition d'un certain nombre de bâtiments remarquables, en raison de leur intérêt architectural et patrimonial, situés dans le centre ancien de Lognes. Ils sont protégés au titre de l'article L.123-1-7 du Code de l'Urbanisme et repérés sur les documents graphiques du P.L.U. Les travaux sur ces bâtiments doivent être conçus de manière à éviter toute dénaturation des caractéristiques constituant leur intérêt architectural ou historique.
- Création de différents secteurs (UGa, UGb, UGc, UGd, UGe, UGf), englobant des ensembles récents d'habitation, qui présentent une homogénéité et une indéniable qualité architecturale et paysagère, et définition de prescriptions reprises aux articles 11 du règlement du P.L.U. et garantissant le respect de leurs caractéristiques (implantation du bâti, hauteur des constructions, formes de toiture, dimension des ouvertures, aspect des façades et des clôtures).
- Définition à l'article 11 des règlements correspondants aux zones d'activités de prescriptions concernant l'aspect, les matériaux, les couleurs, les couvertures, les enduits, les enseignes, les clôtures,... afin de préserver la qualité paysagère de ces ensembles et de créer une harmonie avec le voisinage, en cas de construction nouvelle comme en cas de modification de construction existante.

### **3.2. La protection et la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager**

Les espaces verts, composés d'espaces boisés, d'espaces paysagers et de zones humides, constituent un élément essentiel du paysage de la ville de Lognes. Ils participent à la qualité du cadre de vie des habitants et constituent également un patrimoine naturel et écologique.

Le Plan Local d'Urbanisme vise à protéger tous ces espaces en raison de leur valeur patrimoniale, de leur contribution à l'amélioration du cadre de vie des habitants et de leur intérêt pour l'écosystème urbain (réduction des nuisances, de la pollution de l'air,...).

#### **Mesures prises dans le P.L.U. pour protéger le patrimoine naturel :**

- Classement des bois de Lognes et de la Grange en Espace Boisé Classé. Ces E.B.C. sont indiqués sur les documents graphiques et soumis aux dispositions de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme.
- Protection du paysage par l'intégration des espaces verts paysagers de la commune dans une zone N (zones naturelles et forestières).
- Protection des zones humides et des différents points de vues vers celles-ci à travers le classement des plans d'eau et de leurs abords en zone naturelle.

#### **Mesures prises dans le P.L.U. pour préserver et mettre en valeur le paysage :**

- Obligation faite, dans les articles 13 des règlements tant des zones d'habitat que des zones d'activités, de consacrer un pourcentage minimum (variant de 10 à 20% de la superficie totale du terrain) aux espaces libres.
- Définition dans l'article 13 du règlement de chaque zone de règles concernant la réalisation d'espaces verts et de plantations d'arbres sur les espaces non construits et non occupés par du stationnement.
- Obligation de plantations d'arbres dans les aires de stationnement, à raison d'un arbre de haute tige par 100m<sup>2</sup> au minimum de surface affectée à cet usage.
- Prise en compte de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme pour l'aménagement des entrées de ville.

### **3.3. La prise en compte de l'archéologie**

Il est à noter que la valorisation des recherches archéologiques n'est pas sans incidence sur les coûts de l'aménagement et de la construction. Ceux-ci sont supportés par les opérateurs et par contrecoups par la collectivité.

La prise en compte de l'archéologie dans le plan s'exprime par l'application :

- des prescriptions de la loi du 27 septembre 1941, validée par l'ordonnance du 13 septembre 1945, dont l'article 14 prévoit la déclaration immédiate à la Direction des Antiquités Historiques de toute découverte fortuite à caractère archéologique ;
- des dispositions de la loi du 15 juillet 1980, protégeant les terrains contenant des vestiges archéologiques ;
- de l'article R.111-3-2 du Code de l'Urbanisme et des dispositions de la loi du 5 février 1986, qui prévoit que le permis de construire puisse être refusé ou accordé sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales, si les constructions sont de nature, par leur localisation, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques.
- des dispositions de la loi du 17 janvier 2001, relative à l'archéologie préventive, modifiée par la loi du 1<sup>er</sup> août 2003 ;
- des dispositions de la circulaire du 3 mai 2002, relative à l'archéologie préventive.

#### **4. INCIDENCES DU PLAN SUR LES DEPLACEMENTS**

---

Le Plan Local d'Urbanisme de Lognes vise à améliorer les déplacements et à sécuriser les circulations piétonnes et les circulations douces, afin de créer un cadre de vie agréable et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

##### **Mesures prises dans le P.L.U. pour améliorer les déplacements :**

Dans le cadre du P.L.D. du Val Maubuée :

- Réaliser des aménagements qualitatifs des boulevards urbains, afin de décourager les circulations de transit, casser la vitesse et sécuriser les déplacements piétons.
- Inciter à une meilleure adaptation des itinéraires de transports en commun aux besoins des habitants.
- Promouvoir un partage de la voirie entre les différents modes de déplacements, plus favorable aux modes doux.
- Compléter le maillage de pistes ou bandes cyclables lors de travaux lourds de réfection de voiries.
- Améliorer le réseau existant de cheminements piétons, afin de mieux relier les différents quartiers entre eux et avec les équipements publics.



## **5. PRISE EN COMPTE DE L'ARTICLE L.111.1-4 DU CODE DE L'URBANISME**

---

Le dispositif mis en place par cet article du Code de l'Urbanisme consiste à subordonner les possibilités d'urbanisation le long de certains axes autoroutiers (comme l'autoroute A4) à l'existence de règles d'urbanisme justifiées ou motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

A défaut, aucune construction ou installation nouvelle ne peut être autorisée dans une bande de protection de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie.

Au moment de l'élaboration du P.L.U., l'ensemble du territoire de Lognes, de part et d'autre de l'autoroute A4, forme un site urbain constitué, en dehors du secteur Ng correspondant au périmètre du Parc des Sports du Segrais, espace public paysagé en surplomb de l'autoroute.

Aussi, les dispositions de l'article L.111.1-4 du Code de l'Urbanisme ne s'appliquent pas pour les zones UI et UPE.

Cependant, ces préoccupations environnementales avaient déjà été intégrées par l'aménageur public dans le cadre de l'urbanisation des différentes ZAC (en l'occurrence les ZAC du Mandinet, ZAC du Segrais et ZAC de Paris-Est). Ces réflexions avaient abouti à la mise en place de trois dispositifs, qui perdurent encore aujourd'hui :

- la mise en place d'une zone non aedificandi de 70 mètres de larges comptés de part et d'autre de l'axe de la A4, zone qui a été reprise dans le cadre du règlement du P.L.U. de Lognes ;
- le positionnement de zones destinées à l'activité aux abords des voies principales, afin d'éloigner les zones d'habitation des nuisances de l'autoroute A4, principe conservé dans le P.L.U. avec le classement des zones urbanisées à proximité de la A4 en zone UI ou UPE, qui sont des zones à vocation d'activité ;
- le traitement paysager important des parcelles aux abords de l'autoroute A4, qui n'a pas été remis en cause.

### **• Concernant la prise en compte des nuisances :**

Le positionnement des activités économiques et d'espaces publics paysagés en bordure de l'autoroute A4 a permis d'assurer l'éloignement des secteurs résidentiels. Les plus proches habitations se situent ainsi à plus de 300 mètres de l'axe de l'autoroute. Cette conception urbaine permet de réduire les nuisances phoniques engendrées par l'A4, en faisant des bâtiments industriels et du talus paysagers des écrans acoustiques protégeant les zones d'habitations.

### **• Concernant la prise en compte de la sécurité :**

#### **Par rapport aux riverains :**

Le positionnement des zones d'activités aux abords des grands axes et à proximité immédiate des échangeurs autoroutiers permet de circonscrire le trafic induit par les zones d'activités aux abords des voies autoroutières et donc d'éviter son passage à l'intérieur des zones résidentielles.

#### Vis-à-vis des usagers de l'autoroute A4 :

L'éloignement des premiers bâtiments, grâce à la définition d'une zone non aedificandi et le traitement paysager des abords de la voie, contribuent à préserver la sécurité des usagers de l'autoroute, en évitant de détourner l'attention des conducteurs.

- **Concernant la qualité architecturale :**

L'essentiel des bâtiments sont déjà construits au moment de l'élaboration du PLU. Néanmoins, les principes qui ont prévalu à l'urbanisation de ces zones se fondaient sur des formes simples, un nombre de matériaux limités (essentiellement du bardage) et une sobriété des coloris des façades. Ces principes sont largement repris dans les articles 11 des différentes zones jouxtant les infrastructures autoroutières.

- **Concernant la qualité paysagère :**

Les talus bordant l'autoroute A4 sont plantés et paysagés. De même, le rond-point Sean Mac Arthur situé sur l'avenue de la Soubriarde et qui forme une des entrées de ville de Lognes depuis l'autoroute A4 fait l'objet d'un traitement paysager.

- **Concernant la qualité urbaine :**

L'urbanisation des abords de l'autoroute A4 est fondée sur un principe de séparation des fonctions entre secteurs d'activités et secteurs d'habitat regroupant logements, équipements publics, services et commerces qui leur sont associés. Le positionnement des zones d'activités aux abords des infrastructures lourdes de transports routiers permet d'éviter tout trafic parasite dans les secteurs résidentiels et de garantir leur tranquillité.

Les voies desservant ces zones sont largement plantées et paysagées et la conception des zones d'activités a fait l'objet d'un traitement particulier, afin de garantir leur qualité paysagère et leur intégration urbaine.

## TABLE DES ABREVIATIONS

---

ADP	Aéroports de Paris
ALS	Aide au logement social
APL	Aide personnalisée au logement
ASL	Associations syndicales libres
CADUCE	Contrat d'aménagement et de développement urbain concerté
CAF	Caisse d'allocations familiales
CAL	Centre d'accueil et de loisirs
CAUE	Conseil en architecture, urbanisme et environnement
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
DDE	Direction départementale de l'équipement
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles
DUP	Déclaration d'utilité publique
EPA	Etablissement public d'aménagement
GR	Grande randonnée
LCR	Local collectif résidentiel
LOV	Loi d'orientation pour la ville
MDAVA	Maison de l'animation et de la vie associative
MJC	Maison de la jeunesse et de la culture
MOS	Mode d'occupation des sols
NGF	Nivellement général de France
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable
PAZ	Plan d'aménagement de zone
PDU	Plan de déplacements urbains
PEB	Plan d'exposition au bruit
PLH	Plan local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PMI	Prévention maternelle et infantile
POS	Plan d'occupation des sols
PSR	Parc de stationnement
RGP	Recensement général de la population
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SAN	Syndicat d'agglomération nouvelle
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDL	Schéma directeur local
SDRIF	Schéma directeur régional d'Ile-de-France
SEVESO	Ville italienne victime d'un accident industriel en 1976
SFDE	Société française de distribution des eaux
SIETREM	Syndicat intercommunal pour l'enlèvement et le traitement des résidus ménagers
SRU (loi)	Solidarité et renouvellement urbains
UIOM	Usine d'Incinération des Ordures Ménagères
VPN	Voie primaire nord, ancienne dénomination de l'A199
VPO	Voie primaire ouest, ancienne dénomination de la RN999
ZA	Zone d'activités
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZI	Zone industrielle

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

---

<i>Figure 1</i> : Carte de localisation de Lognes dans l'agglomération parisienne .....	11
<i>Figure 2</i> : Desserte de Lognes par les infrastructures lourdes de transport.....	12
<i>Figure 3</i> : Zone de rabattement de la gare RER de Lognes – Le Mandinet .....	14
<i>Figure 4</i> : Localisation de Lognes au sein de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée .....	15
<i>Figure 5</i> : Carte du relief.....	18
<i>Figure 6</i> : Carte géologique de Lognes.....	19
<i>Figure 7</i> : Les grandes entités paysagères de Lognes.....	23
<i>Figure 8</i> : Carte de l'évolution urbaine de Lognes.....	26
<i>Figure 9</i> : Carte ancienne de Lognes.....	27
<i>Figure 10</i> : Carte des ZAC.....	32
<i>Figure 11</i> : Occupation du sol de Lognes (1999) .....	34
<i>Figure 12</i> : Carte du mode d'occupation des sols de Lognes .....	35
<i>Figure 13</i> : Les entrées de ville de Lognes.....	38
<i>Figure 14</i> : Carte de la morphologie urbaine de Lognes.....	44
<i>Figure 15</i> : Carte des espaces verts .....	58
<i>Figure 16</i> : Plan des espaces boisés du Val Maubuée.....	60
<i>Figure 17</i> : Situation des arbres remarquables dans le Bois de Lognes .....	61
<i>Figure 18</i> : Carte des Z.N.I.E.F.F. sur la commune de Lognes.....	63
<i>Figure 19</i> : Espèces plantées du Parc des Sports du Segrais .....	68
<i>Figure 20</i> : Plan des arbres remarquables .....	70
<i>Figure 21</i> : Carte du réseau viaire de Lognes .....	72
<i>Figure 22</i> : Carte des zones 30 .....	75
<i>Figure 23</i> : Carte des transports en commun (réseau R.A.T.P.).....	78
<i>Figure 24</i> : Carte des cheminements piétonniers (constat de l'existant).....	81
<i>Figure 25</i> : Carte du réseau des itinéraires cyclables (constat de l'existant) .....	82
<i>Figure 26</i> : Principe de maillage des liaisons douces (perspectives d'évolution).....	83
<i>Figure 27</i> : La gestion de l'eau sur le Val Maubuée.....	92
<i>Figure 28</i> : Carte des zones affectées par le bruit .....	98
<i>Figure 29</i> : Carte du trafic routier de Lognes.....	100
<i>Figure 30</i> : Carte du P.E.B. de l'aérodrome de Lognes-Emerainville .....	102
<i>Figure 31</i> : Carte de survol de l'aéroport d'Orly, avant mars 2002 .....	104
<i>Figure 32</i> : Carte de survol de l'aéroport d'Orly, après mars 2002 .....	105
<i>Figure 33</i> : Carte du périmètre du SIETREM.....	106
<i>Figure 34</i> : La carte d'aléa retrait-gonflement des argiles sur le territoire de Lognes .....	114
<i>Figure 35</i> : Les zones du règlement de publicité.....	116
<i>Figure 36</i> : Carte de la typologie de l'habitat .....	121
<i>Figure 37</i> : Pyramide des âges.....	131
<i>Figure 38</i> : Carte des zones d'activités de Lognes .....	142
<i>Figure 39</i> : Localisation des commerces .....	145
<i>Figure 40</i> : Commerces appartenant au centre commercial « Valorée ».....	147
<i>Figure 41</i> : Localisation des commerces (détail).....	148
<i>Figure 42</i> : Carte des équipements administratifs .....	149
<i>Figure 43</i> : Carte des équipements de la petite enfance .....	150
<i>Figure 44</i> : Carte des équipements scolaires et para-scolaires.....	151
<i>Figure 45</i> : Carte des établissements d'enseignement supérieur.....	155
<i>Figure 46</i> : Carte des équipements de santé .....	157
<i>Figure 47</i> : Carte des équipements culturels .....	158
<i>Figure 48</i> : Carte des équipements sportifs .....	160
<i>Figure 49</i> : Carte du S.D.R.I.F.....	166
<i>Figure 50</i> : Carte de destination des sols du Schéma Directeur du Val Maubuée .....	171

<b>Figure 51</b> : Carte du P.E.B. de l'aérodrome de Lognes-Emerainville .....	175
<b>Figure 52</b> : Schéma de la procédure d'élaboration d'un P.E.B. ....	176
<b>Figure 53</b> : Localisation des sites archéologiques.....	192
<b>Figure 54</b> : Aménagements de la RN104 sur le territoire de Lognes.....	197
<b>Figure 55</b> : Plan de zonage du P.L.U.....	226
<b>Figure 56</b> : Extrait du plan de zonage du P.L.U.....	238