



Syndicat
Intercommunal
d'Etudes
des Mobilités
Urbaines
Marne-la-Vallée

À l'attention de Mme Christine GIBERT
Maire
Mairie de Lesches
15 avenue Charles de Gaulle
77450 LESCHES

À Saint-Thibault-des-Vignes,
le 6 février 2024

Affaire suivie par :

Emilie MAUVIGNIER, emilie.mauvignier@siemu.fr

07-84-56-26-52

Objet : Avis du Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée sur le projet de révision du PLU de la commune de Lesches

Madame le Maire,

Vous trouverez ci-joint l'avis du Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée, en tant que Personne Publique Associée, portant sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Lesches.

A la lecture du dossier, j'ai bien noté l'attention portée à la question des déplacements dans le projet arrêté du PLU de Lesches avec une volonté de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, au travers notamment de l'amélioration du partage de l'espace public.

Des actions concrètes sont envisagées avec la création ou la préservation de liaisons dédiées aux modes actifs ainsi que la réalisation d'une nouvelle poche de stationnement susceptible de libérer la voirie du stationnement gênant. Le SIEMU tient à sensibiliser la commune sur le fait que, pour que cette mesure soit réellement bénéfique aux modes actifs, elle devra s'accompagner de mesures de pédagogie et d'aménagements afin d'inciter les habitants à davantage utiliser leurs parkings privés et de faire en sorte que les visiteurs souhaitant stationner leur véhicule acceptent de le faire à une distance plus importante de leur destination finale.

Les OAP proposent un développement urbain réfléchi, en continuité du bâti existant et situé à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, garantissant ainsi une desserte alternative aux futurs habitants.

En ce qui concerne le stationnement automobile, le SIEMU constate que la commune respecte bien les normes prescrites au PDUIF et rappelle les obligations en termes de pré-équipement des places pour l'implantation d'infrastructures de recharge électrique. Par ailleurs, les ratios prévus pour le stationnement vélo prennent bien en compte les dernières évolutions réglementaires (arrêté du 30 juin 2022 effectif depuis le 1er janvier 2023) bien que les exigences vis-à-vis des promoteurs puissent être encore complétées.

De même, le ratio utilisé pour les écoles, conforme au PDUIF, peut être rediscuté au regard des nouvelles obligations pour les bâtiments accueillant un service public.

Les objectifs du PLU de Lesches s'accordent globalement avec les réflexions menées par le SIEMU et vont, pour la grande majorité, dans le sens d'une mobilité plus favorable aux modes alternatifs à la voiture sur la voirie de la commune et notamment de son centre-bourg.

Aussi, le SIEMU émet un avis favorable sur le projet de révision du PLU de Lesches.

Mes équipes se tiennent à votre disposition pour échanger sur ce sujet si besoin.

Par la communication de cet avis, je confirme notre volonté de travailler ensemble pour améliorer la qualité des déplacements de nos administrés et d'œuvrer pour une mobilité plus durable. Je ne manquerai pas, de mon côté, de réaffirmer également cette volonté dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités sur le territoire du SIEMU.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Sinclair VOURIOT

Président du SIEMU Marne-la-Vallée



Pièce jointe :

- Avis du SIEMU sur le projet de révision du PLU de la commune de Lesches

Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Lesches

Avis du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée

*Affaire suivie par : Emilie Mauvignier, emilie.mauvignier@siemu.fr
Le 6 février 2024*

Le SIEMU s'est attaché à rédiger un avis sur le projet arrêté de PLU de la commune de Lesches concernant directement ses compétences et son domaine d'intervention, à savoir les transports et les mobilités sur les territoires de l'Agglomération de Marne et Gondoire, de Val d'Europe Agglomération et de la commune de Favières.

Avis général

Le PDUIF de 2014 mis au point par Ile-de-France Mobilités met l'accent sur la bonne intégration des problématiques de mobilité dans les PLU notamment en ce qui concerne les aménagements de voirie, le partage de l'espace public et le dimensionnement du stationnement. Ces principes sont sur le point d'être reconduits dans le projet révision, intitulé Plan MobIDF.

La question des déplacements est bien présente dans le projet arrêté de révision du PLU de Lesches qui en fait un volet important de son PADD.

Dans le cadre des OAP, la commune propose un développement urbain réfléchi, en continuité du bâti existant et situé à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, garantissant ainsi un niveau optimal de desserte aux futurs habitants.

En réaction à un taux de motorisation élevé, le diagnostic du PLU établit à plusieurs reprises la nécessité de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle mais également l'intérêt d'un maintien du maillage d'équipements et de services suffisant afin de limiter les besoins en déplacements motorisés vers les autres communes.

Une vigilance particulière est apportée au partage de l'espace public avec la volonté de créer une poche de stationnement susceptible de libérer la voirie du stationnement gênant. Afin que cette mesure soit bénéfique aux modes actifs, elle devra néanmoins s'accompagner de mesures de pédagogie et d'aménagements afin que les habitants utilisent davantage leurs parkings privés et que les visiteurs acceptent de stationner leur véhicule à une distance plus importante de leur destination finale.

En ce qui concerne le stationnement, la commune respecte les normes prescrites au PDUIF pour les emplacements automobiles et rappelle les obligations en termes de pré-équipement des places avec des infrastructures de recharge électrique. Les ratios pour le stationnement vélo prend bien en compte les dernières évolutions réglementaires (arrêté du 30 juin 2022 effectif depuis le 1er janvier 2023). En revanche, le ratio utilisé pour les écoles mériterait d'être clarifié au regard des obligations pour les bâtiments accueillant un service public.

Les objectifs du PLU de Lesches s'accordent globalement avec les réflexions menées par le SIEMU et vont, pour une très grande majorité, dans le sens d'une mobilité plus favorable aux modes alternatifs à la voiture sur la voirie de la commune et notamment de son centre-bourg.

RAPPORT DE PRESENTATION n°1

I. PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

1. LE CONTEXTE SUPRACOMMUNAL

C. Compatibilité avec les documents supra-communaux

c) Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (P.D.U.I.F.)

p. 18 – Comme indiqué, le PLU doit également être compatible avec le PLD/PLM qui décline localement le PDUIF. Le PLD de 2008 est très ancien et le PLM 2023-2027 vient d'être approuvé sur notre secteur.

2. PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE

F. Besoins et enjeux

p.34 - Le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne les équipements et services. En effet, la présence d'un maillage suffisant doit être un objectif afin de limiter les besoins en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

De même, comme indiqué, le développement des communications numériques constitue un levier important à une époque où la non-mobilité constitue également une solution pour réduire des émissions de gaz à effet de serre, grâce notamment aux possibilités de télétravail.

3. PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

C. Le paysage, le cadre de vie, le fonctionnement urbain et les réseaux

p. 39 – Le SIEMU partage le constat réalisé sur la synthèse des déplacements.

Un meilleur partage de la voirie est à rechercher dans les centres-bourg en évitant notamment le stationnement gênant sur voirie.

L'incitation à l'usage effectif des parkings situés sur les parcelles privées ainsi que la création de poches de stationnement libérant la voirie au profit des autres modes constitue des leviers possibles encouragés dans le PLM.

Pour être efficaces, ces actions nécessitent toutefois une bonne connaissance des pratiques de stationnement permise par la conduite d'une étude.

Concernant, les transports en commun, le SIEMU conçoit parfaitement que la fréquence des lignes de bus desservant Lesches ne permettent pas de concurrencer la voiture pour les habitants bénéficiant de ce choix.

Le SIEMU tient également à rappeler que la commune de Lesches a bénéficié du service de transport à la demande (TAD) de Marne-la-Vallée qui n'a toutefois pas trouvé son public.

Du fait de sa faible utilisation générale, cette offre complémentaire au réseau de bus fait actuellement l'objet d'une étude de restructuration portée par Ile-de-France Mobilités en partenariat avec le SIEMU. L'objectif est la mise en place d'un nouveau service accompagné d'un renfort d'offre sur certaines lignes régulières à compter du 22 avril 2024.

Des documents de communication seront diffusés afin de présenter la nouvelle desserte et le SIEMU se tient à disposition de la commune pour venir lui présenter le projet détaillé si elle le souhaite.

D. Besoins et enjeux

p. 40 – Le SIEMU est en accord avec les besoins et enjeux identifiés pour les transports qui réaffirment l'enjeu d'un partage de la voirie plus équilibré entre les différents modes.

III. ANALYSE DETAILLÉE DU PAYSAGE, DU CADRE DE VIE ET DU FONCTIONNEMENT URBAIN

3. LE FONCTIONNEMENT URBAIN

C. Espaces résiduels et inventaire des capacités de stationnement et des possibilités de mutualisation de ces capacités

- Stationnement

p. 137 - La mutualisation des espace de parkings ouverts entre du stationnement lié aux commerces et aux habitations permet en effet d'éviter la colonisation de la voirie par du stationnement sur chaussée ou trottoir et donc de libérer l'espace public au profit d'autres modes.

D. Les cheminements

- Liaisons cyclables

p.141 – Le SIEMU alerte la commune sur le fait qu'une révision du plan vélo 77 a été approuvée le 28 septembre 2023.

Au-delà des liaisons départementales, le schéma directeur des liaisons douces (SDLD) de Marne et Gondoire prévoit un itinéraire Lesches-Jablins (itinéraire S sur RD45a) qu'il pourrait être judicieux d'indiquer.

E. Les transports en commun

- Les lignes de bus

p.141 - Comme indiqué plus haut, il est important de noter qu'au-delà des lignes de bus qui desservent la commune, celle-ci est aussi desservie par un service de transport à la demande qui vient compléter l'offre du réseau de lignes régulières au départ/ à destination de certains générateurs de déplacement.

- Les lignes ferroviaires

p.142 – En l'occurrence, les habitants de Lesches bénéficient également d'une liaison directe vers la gare de Marne-la-Vallée Chessy leur permettant d'emprunter la ligne TGV mais également le RER A en 16 min de trajet sur la ligne 24. Depuis cette gare, les usagers peuvent alors rejoindre Paris-Châtelet les Halles en 40 min ou encore la Défense en 50 min.

RAPPORT DE PRESENTATION n°2

IV. LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES ET LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

A. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

1. Envisager un développement mesuré pour soutenir le dynamisme démographique et économique

c) Pérenniser l'offre d'équipements et les espaces dédiés aux activités économiques

p.18 à 20 – Comme indiqué plus haut dans cette note, le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne le maintien voire le développement des équipements, services et commerces. En effet, la présence d'un maillage suffisant permet de réduire la distance à parcourir pour accéder à ces générateurs et donc limiter les besoins en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

p. 20 – Comme indiqué plus haut dans la note, le développement des communications numériques constitue un levier important à une époque où la non-mobilité constitue également une solution pour réduire des émissions de gaz à effet de serre, grâce notamment aux possibilités de télétravail.

2. Préserver et améliorer le cadre de vie et le fonctionnement urbain

b) Améliorer et sécuriser les déplacements : favoriser l'usage des modes doux

p. 21 - Cette partie réaffirme la nécessité de rechercher un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacements et marque ainsi la volonté de la commune d'agir en faveur d'une mobilité plus durable.

V. LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LA DELIMITATION DES ZONES ET LES REGLES APPLICABLES

B. LE REGLEMENT

1. Justification des dispositions communes à toutes les zones NORMES RELATIVES AU STATIONNEMENT

Objectifs et justifications du stationnement des véhicules motorisés
Stationnement des véhicules non motorisés

p.42 – Le règlement vise à limiter le stationnement gênant sur l'espace public en imposant un minimum de places de stationnement sur le terrain d'assiette des parcelles. Ce principe, qui devra respecter les préconisations de normes du PDUIF en vigueur, va dans le sens d'un meilleur partage de la voirie pour les différents modes. Toutefois, cela devra s'accompagner d'actions de pédagogie et de sensibilisation auprès de la population afin d'inciter à un usage effectif de ces places.

2. Justifications des règles édictées à la section 1

a) Les zones à vocation dominante d'habitat : UA, UB et 1AU

Le SIEMU relève le fait que, dans les limites évoquées, une certaine mixité fonctionnelle est autorisée dans les zones à vocation dominante d'habitat. Encore une fois, cette mixité est nécessaire afin de rapprocher les générateurs de déplacements des zones d'habitat et limiter ainsi les besoins de déplacements motorisés vers les services, équipements et commerces.

6. Justifications des règles édictées à la section 3 : desserte par les voies publiques ou privées

p. 49 – La configuration et le dimensionnement des voiries doivent en effet être anticipés au regard des besoins pressentis en termes de desserte des nouveaux quartiers. L'aménagement de cheminements les plus confortables, accessibles, sécurisés et directs possibles contribuera à la création d'un espace public plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture.

C. LES EMPLACEMENTS RESERVES

p.50 - Le SIEMU relève que parmi les 4 emplacements réservés, 2 à 3 sont destinés à améliorer les déplacements au quotidien ou vers des équipements, ce qui est très positif.

La création d'un nouveau parking de 4288 m² peut permettre une libération de l'espace public au profit de la création de cheminements plus qualitatifs.

Néanmoins, afin que ce parking remplisse totalement son rôle, des dispositifs sont-ils prévus sur l'espace public afin d'éviter le stationnement gênant des véhicules qui souhaiteraient malgré tout se garer au plus près de la destination finale ? Est-il prévu, en contrepartie un élargissement ou une matérialisation des espaces dévolus aux piétons (trottoirs) ou aux cycles ?

Le SIEMU s'interroge enfin sur la définition du besoin : une étude de stationnement a-t-elle eu lieu pour justifier le dimensionnement de ce parking ? Si oui, nous en serions preneurs pour information.

VII. COHERENCE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES, DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION, DU REGLEMENT ET DU ZONAGE AVEC LES BESOINS COMMUNAUX

p. 55 et 59 - Le SIEMU est totalement en accord avec la stratégie communale visant à développer les équipements au sein de la commune ainsi qu'avec la volonté affichée de développer les liaisons douces sur les secteurs en projet mais également sur l'existant.

Les dispositions prises pour favoriser l'usage des modes actifs sont de nature variée (sécurisation de la voirie, normes de stationnements pour les nouvelles constructions, identification et protection des cheminements existants, réservation d'emprises pour le développement de voies douces...) et concourent toutes à améliorer le confort des usagers dans leurs déplacements.

VIII. ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES PLANS OU PROGRAMMES

C. Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France

p. 65 - Les normes de stationnement « voiture » pour les nouveaux logements respectent en effet l'actuel PDUIF.

Le SIEMU alerte simplement sur le fait que le futur plan MobIDF, qui doit être approuvé en 2025, recommande des bornes planchers beaucoup plus basses (de l'ordre de 1.1 X le taux de motorisation dans le cas de Lesches).

Construction à usage de bureaux

p. 65 - Les normes de stationnement « voiture » pour les nouveaux bureaux respectent en effet l'actuel PDUIF. Pour information, cette norme devrait a priori être reconduite à compter de l'approbation du prochain plan MobIDF.

Par ailleurs, le SIEMU estime particulièrement pertinent le rappel de l'obligation de pré-équipement des parkings de plus de 10 places pour les futures opérations de logements et de bureaux effectué dans le règlement. Si les opérations urbaines prévues sur la commune n'atteignent pas ce seuil, la commune pourrait aussi être plus volontariste et l'exiger de manière systématique.

Stationnement vélos

p. 65 – Attention, concernant le stationnement « vélo », l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments est plus contraignant que le PDUIF validé en 2014 sur certains aspects et doit donc être intégré dans les PLU.

Les ratios utilisées pour les bâtiments à usage d'habitation ou à usage industriel ou tertiaire semblent respecter cette réglementation. Il est, en effet, intéressant de prévoir une surface minimum pour les locaux vélos. En l'occurrence, la commune pourrait être encore plus volontariste sur ce point en prescrivant par exemple :

- Une surface minimum du local vélo en habitat collectif (ex : 10m²),

- La distinction de tout autre local (poubelle ou autre),
- La présence de dispositifs fixes permettant l'attache du cadre ou d'une roue,
- Une part des places à dédier à des vélos spécifiques (cargo etc.) et devant donc disposer de dimensions particulières.

En revanche, il est plus difficile de juger du ratio utilisé pour les bâtiments à usage principal de bureaux qui ne correspond pas stricto sensu à celui édicté par l'arrêté en question.

Enfin, le ratio utilisé pour les établissements scolaires est moins volontariste que le ratio dicté par l'arrêté pour les bâtiments accueillant un service public à savoir 15 % des effectifs agents + 15% des effectifs usagers. Nous recommandons donc à la commune d'ajuster son règlement sur ce point.

IX. PRISE EN COMPTE DE LA PRESERVATION ET DE LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT, EFFETS ET INCIDENCES ATTENDUS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER, S'IL Y A LIEU, LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT

E. INCIDENCES ET MESURES SUR LES DEPLACEMENTS, LES NUISANCES ET L'ENERGIE

1. Les voies de communications et les déplacements

p.86 - Le SIEMU est en accord avec le constat dressé par la commune en ce qui concerne les évolutions des mobilités à venir et estime que les mesures envisagées par la commune répondent aux enjeux identifiés.

Sur des communes peu denses où le taux de motorisation restera néanmoins élevé, des actions en faveur de la transition énergétique des véhicules pourraient constituer une première réponse à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le SIEMU a pu constater qu'une première borne de recharge pour véhicules électriques avait été implantée sur le parking avenue Charles de Gaulle. Pour aller dans le même sens et comme indiqué plus haut, le SIEMU estime particulièrement pertinent le rappel de l'obligation de pré-équipement des parkings de plus de 10 places pour les futures opérations de logements et de bureaux effectué dans le règlement.

X. LES CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES RETENUS POUR L'ANALYSE DES RESULTATS DE L'APPLICATION DU PLU

AXE I : ENVISAGER UN DEVELOPPEMENT MESURÉ POUR SOUTENIR LE DYNAMISME DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE

AXE II : PRESERVER ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET LE FONCTIONNEMENT URBAIN

p. 94 et 95 – Le SIEMU relève que les objectifs que la commune s'est fixés sont particulièrement pertinents et témoignent de sa volonté de se saisir des sujets sur lesquels elle est en mesure d'agir.

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

I. ENVISAGER UN DÉVELOPPEMENT MESURÉ POUR SOUTENIR LE DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

B. PÉRENNISER L'OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET LES ESPACES DÉDIÉS A L'ACTIVITÉ AGRICOLE, FAVORISER L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

p. 5 - Comme indiqué plus haut dans cette note, le SIEMU confirme les enjeux identifiés en ce qui concerne le maintien voire le développement des équipements, services et commerces. En effet, la présence d'un maillage suffisant permet de réduire la distance à parcourir pour accéder à ces générateurs et donc limiter les besoins en déplacements motorisés. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

Le développement des communications numériques constitue un levier important à une époque où la non-mobilité constitue également une solution pour réduire des émissions de gaz à effet de serre, grâce notamment aux possibilités de télétravail.

II. PRÉSERVER LE CADRE DE VIE ET LE FONCTIONNEMENT URBAIN

C. FAVORISER L'USAGE DES MODES DE TRANSPORT DOUX

p. 7 – L'ambition de la commune de développer les modes actifs est une réponse totalement pertinente aux enjeux identifiés dans les centres-bourgs dans le cadre du PLM. En effet, l'absence de cheminements sécurisés ou suffisamment confortables et accessibles dans les centres anciens ne favorise pas le développement des modes alternatifs à la voiture, elle-même très présente.

Toutefois, outre les orientations du PLU, la commune devra projeter des actions au-delà de la seule création de cheminements en lien avec les nouvelles opérations urbaines. En effet, sur le tissu existant, la recherche d'un meilleur partage de la voirie tout comme les actions en faveur de l'apaisement de la circulation et la mise en accessibilité de l'espace public sont des leviers essentiels pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture. La volonté de créer une nouvelle poche de stationnement doit par exemple permettre d'envisager un élargissement des espaces dévolus aux piétons sur le reste de la voirie.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

I. ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) THÉMATIQUE TRAME VERTE ET BLEUE

Pas de remarque particulière

II. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SUR DES SECTEURS PARTICULIERS

Secteur du « Château »

Le Château de Lesches étant situé à 210 m de l'arrêt Mairie et à 300m de l'arrêt Charles de Gaulle, tout deux desservis par la ligne 24 du réseau de bus, sa valorisation par la création de logements parait tout à fait appropriée.

L'OAP évoque également la possibilité de créer des locaux d'activités. Le SIEMU tend à alerter les communes faiblement dotées en commerces ou équipements sur la nécessité de diversifier la vocation de leur tissu urbain et est donc favorable à ce principe. En effet, le développement d'un tissu économique et d'un maillage d'équipements permet de réduire les besoins en déplacements vers les communes extérieures, donc potentiellement l'usage des modes motorisés.

Par ailleurs, le principe de création d'une liaison douce en accompagnement de la nouvelle voie d'accès située au sud va dans le sens d'une incitation à l'usage des modes actifs.

Enfin, l'aménagement de perméabilités piétonnes constitue un atout pour favoriser l'usage des modes actifs de loisirs en accès au parc du Château.

Secteur du stade

L'implantation d'un espace de stationnement paysager devra respecter les préconisations en termes de dimensionnement imposées par le règlement.

La trame urbaine est un élément essentiel pour favoriser la mobilité piétonne. De manière générale, les coupures créées par les infrastructures, l'urbanisme privilégiant les grands îlots urbains et les voies en impasse doivent être évités ou limités. Au contraire, une maille courte de la trame viaire et les perméabilités urbaines pour les piétons doivent être encouragées dans les documents d'urbanisme. Le choix d'aménagement d'une voie en desserte à double sens en boucle n'est pas favorable à une desserte en transport en commun. Toutefois, la vocation de la voirie est plutôt ici une desserte interne d'un espace résidentiel et n'a pas vocation à constituer un axe structurant.

L'aménagement d'un cheminement doux le long de la voie automobile permet de sécuriser et donc d'inciter à l'usage de la marche. Il sera important de veiller à ce que ce cheminement soit suffisamment dimensionné et à limiter au maximum les obstacles susceptibles de gêner les déplacements des modes actifs et des personnes à mobilité réduite.

Remarques sur le règlement

II - REGLES ET DISPOSITIONS COMMUNES A TOUTES LES ZONES

ARTICLE 17 – NORMES RELATIVES AU STATIONNEMENT

2 – Stationnement des véhicules motorisés

a) Modalités

p.21 - Le SIEMU n'a pas de remarque particulière sur ce paragraphe et salue l'initiative de la commune de rappeler les exigences légales concernant le pré-équipement des parcs de stationnement en points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

b) Normes de stationnement

Constructions à destination d'habitation

p.22 - Les normes imposées dans le règlement respectent les prescriptions du PDUIF. Le SIEMU y est donc favorable.

Constructions à destination commerciale de détail et/ou artisanale de détail et/ou activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, restaurants et cinémas

p.22 - Les normes imposées dans le règlement semblent respecter les prescriptions du PDUIF. Le SIEMU y est donc favorable.

Constructions à destination d'hébergement hôtelier et touristique

p. 23 - La norme d'1 place par chambre ou unité d'hébergement peut se discuter dans la mesure où le règlement prévoit également la possibilité d'accueillir des cars pour les établissements de plus de 20 chambres. Tous les résidents de ces établissements ne seraient donc potentiellement pas motorisés.

Toutefois, Lesches n'étant pas à proximité immédiate des axes de transports collectifs structurants ou des grands pôles touristiques, il est possible de partir du principe que les touristes décidant de résider sur Lesches seront motorisés.

Constructions à destination de commerces de gros et d'autres activités des secteurs secondaires ou tertiaires (hors bureaux)

Pas de remarque particulière.

Constructions à destination de bureaux

La norme est celle préconisée par le PDUIF. Le SIEMU y est donc favorable.

Constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics

Pas de remarque particulière

Constructions à destination agricole ou forestière

Pas de remarque particulière

3 - Stationnement des véhicules non motorisés

Stationnement des vélos

p.23-24 - Le SIEMU relève que la commune exige un certain niveau qualitatif et sécuritaire pour les espaces réservés aux vélos dans les nouvelles constructions.

Nous conseillons néanmoins de privilégier un système d'attache des vélos reposant sur des arceaux permettant d'accrocher le cadre en lieu et place des arceaux pince-roues, réputés peu sûrs et pouvant entraîner des risques de voilage des roues.

Le SIEMU préconise par ailleurs de bien exiger un local qui soit distinct de tout autre local (poubelles ou autres). Bien que celle-ci puisse être plus ambitieuse, la commune prévoit une surface minimale de 3 m², ce qui est une bonne chose.

En termes de surfaces, le projet de PLU prend donc bien en compte les dernières évolutions réglementaires concernant le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments résidentiels et à vocation industrielle ou tertiaire (arrêté du 30 juin 2022 effectif depuis le 1er janvier 2023).

En revanche, il est plus difficile de juger du ratio utilisé pour les bâtiments à usage principal de bureaux qui ne correspond pas stricto sensu à celui édicté par l'arrêté en question (pourcentage de surface vs. pourcentage de l'effectif sur place).

Enfin, le ratio utilisé pour les établissements scolaires est moins volontariste que le ratio dicté par l'arrêté pour les bâtiments accueillant un service public à savoir 15 % des effectifs agents + 15% des effectifs usagers. Sur ce point, et en considérant que les établissements scolaires assurent un service public, nous recommandons à la commune d'ajuster son règlement.

III. REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES

CHAPITRE 1 : REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UA

SECTION 2 – CARACTERISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

2-2 – Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

5. Garages et annexes

p. 48 – N'est-il pas envisageable d'exiger une surface minimale pour la construction des garages privés ? Ceci permettrait de contrecarrer l'argument des garages trop petits pour accueillir des véhicules de plus en plus gros (type SUV) qui se retrouvent alors à stationner sur l'espace public.

SECTION 3 – EQUIPEMENT ET RESEAUX

3-1 – Desserte par les voies publiques ou privées

p. 50-51 - Par principe, le SIEMU tient à rappeler qu'une largeur minimale de chaussée de 6m est nécessaire pour permettre à deux bus de se croiser sur une voie. En dessous de ce gabarit, il doit être considéré que la desserte interne des quartiers n'est pas possible en transports en commun.

Le SIEMU encourage donc les maitres d'ouvrage à bien anticiper la vocation des futures voiries lors de l'élaboration des projets de nouveaux quartiers, afin de ne pas obérer le passage d'un bus, si cela est souhaité à terme.

CHAPITRE 2 : REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UB

SECTION 2 – CARACTERISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

2-2 – Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

5. Garages et annexes

p. 57 – N'est-il pas envisageable d'exiger une surface minimale pour la construction des garages privés ? Ceci permettrait de contrecarrer l'argument des garages trop petits pour accueillir des véhicules de plus en plus gros (type SUV) qui se retrouvent alors à stationner sur l'espace public.

SECTION 3 – EQUIPEMENT ET RESEAUX

3-1 – Desserte par les voies publiques ou privées

p. 60-61 - Par principe, le SIEMU tient à rappeler qu'une largeur minimale de chaussée de 6m est nécessaire pour permettre à deux bus de se croiser sur une voie. En dessous de ce gabarit, il doit être considéré que la desserte interne des quartiers n'est pas possible en transports en commun.

Le SIEMU encourage donc les maitres d'ouvrage à bien anticiper la vocation des futures voiries lors de l'élaboration des projets de nouveaux quartiers, afin de ne pas obérer le passage d'un bus, si cela est souhaité à terme.

CHAPITRE 3 : REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE 1AUh

SECTION 2 – CARACTERISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALES, ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES

2-2 – Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

5. Garages et annexes

p. 68 – N'est-il pas envisageable d'exiger une surface minimale pour la construction des garages privés ? Ceci permettrait de contrecarrer l'argument des garages trop petits pour accueillir des véhicules de plus en plus gros (type SUV) qui se retrouvent alors à stationner sur l'espace public.

SECTION 3 – EQUIPEMENT ET RESEAUX

3-1 – Desserte par les voies publiques ou privées

p. 70-71 - Par principe, le SIEMU tient à rappeler qu'une largeur minimale de chaussée de 6m est nécessaire pour permettre à deux bus de se croiser sur une voie. En dessous de ce gabarit, il doit être considéré que la desserte interne des quartiers n'est pas possible en transports en commun.

Le SIEMU encourage donc les maitres d'ouvrage à bien anticiper la vocation des futures voiries lors de l'élaboration des projets de nouveaux quartiers, afin de ne pas obérer le passage d'un bus, si cela est souhaité à terme.