

Département de l'Essonne
Commune de Lardy



Révision du Plan Local d'Urbanisme

1.1. Rapport de présentation – Diagnostic territorial

Document approuvé en Conseil Municipal en date du 21 novembre 2023

Table des matières

Avant-propos	2
Partie n°1 : Diagnostic et fonctionnement du territoire	4
I – Eléments de cadrage	5
I.1 Situation générale de la commune	5
I.2 Les structures intercommunales	5
I.3 Le territoire communal	9
I.4 La prise en compte des documents supra-communaux	10
II - Données démographiques	17
II.1 La population communale et ses évolutions	17
II.2 Les caractéristiques des ménages et des habitants	20
III - Données générales sur le logement	25
III.1 L'évolution du parc de logements	25
III.2 La typologie du parc de logements	28
III.3 Le marché immobilier local	31
III.4 Les perspectives de développement	39
III.5 Le potentiel de densification de l'enveloppe urbaine	43
IV – Données socio-économiques	44
IV.1 La population active de la commune	44
IV.2 Les emplois et activités sur la commune et dans le secteur	46
IV.3 Les activités agricoles	49
V – Équipements et services à la population	51
V.1 Les équipements et commerces de la commune	51
V.2 Les associations	52
V.3 Le déploiement du réseau Très Haut Débit	52
VI – Circulations et déplacements	54
VI.1 Les moyens de transports et de déplacements	54
VI.2 Le réseau routier	55
VI.3 Les transports en commun	60
VI.4 Les liaisons douces	65

Avant-propos

Article L101-2 du code de l'urbanisme :

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;

8° La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales.

Article L151-2 du code de l'urbanisme :

Le plan local d'urbanisme comprend :

- 1° Un rapport de présentation ;
- 2° Un projet d'aménagement et de développement durables ;
- 3° Des orientations d'aménagement et de programmation ;
- 4° Un règlement ;
- 5° Des annexes.

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.

Article L151-4 du code de l'urbanisme (Contenu du rapport de présentation) :

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

En zone de montagne, ce diagnostic est établi également au regard des besoins en matière de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles.

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

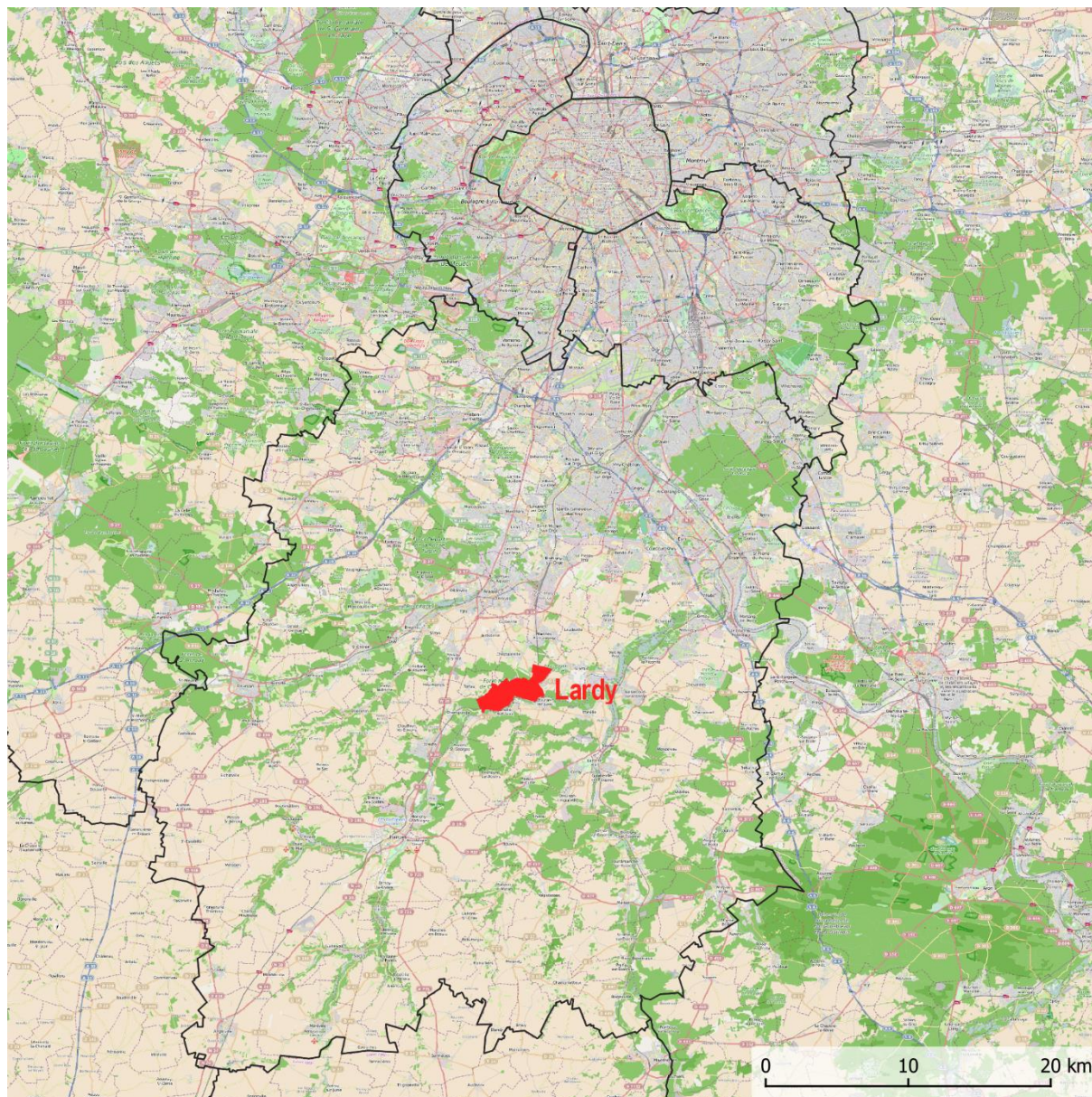
Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

Partie n°1 : Diagnostic et fonctionnement du territoire

I – Éléments de cadrage

I.1 Situation générale de la commune

La commune de LARDY est située dans la Région Ile-de-France, dans le département de l'Essonne (91) à environ 40 km au Sud-ouest de Paris.



I.2 Les structures intercommunales

La communauté de communes Entre Juine et Renarde

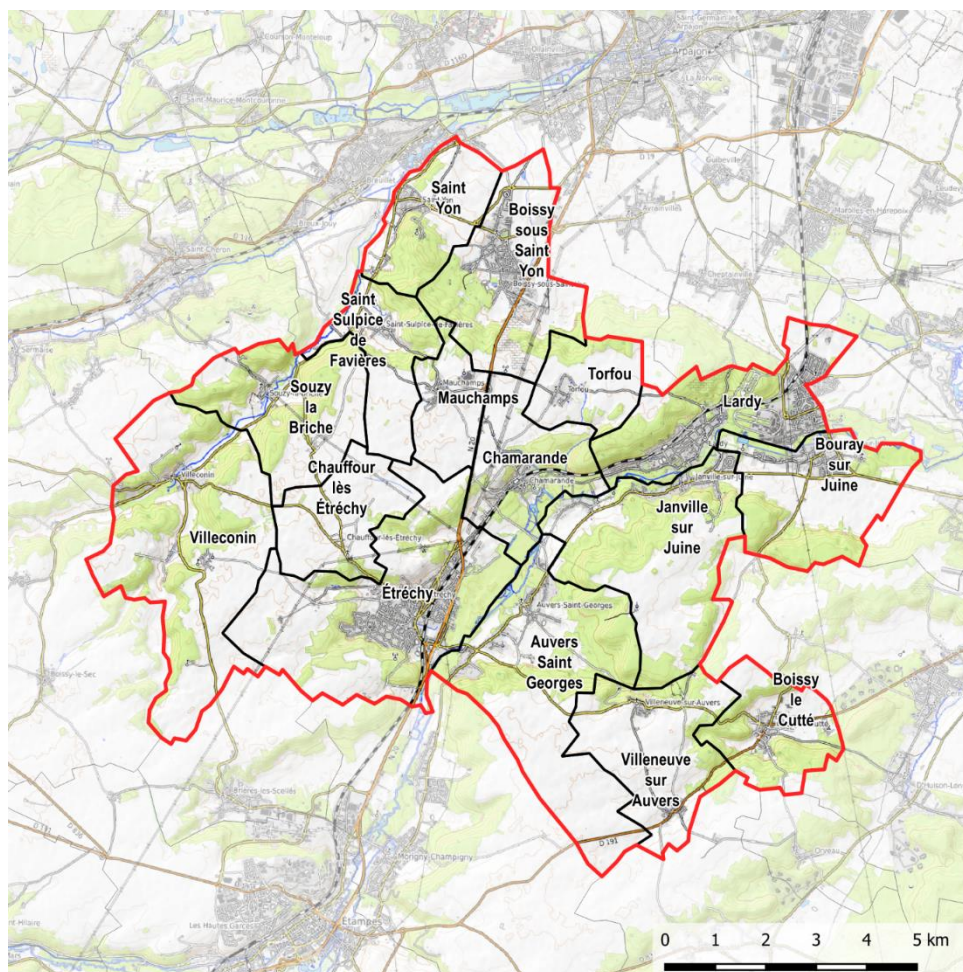
La communauté de communes Entre Juine et Renarde a été créée le 27 octobre 2003. Elle regroupe plus de 27 000 habitants répartis sur 16 communes : Auvers-Saint-Georges, Boissy-le-Cutté, Boissy-sous-Saint-Yon, Bouray-sur-Juine, Chamarande, Chauffour-lès-Etréchy, Etréchy, Janville-sur-Juine, Lardy, Mauchamps, Saint-Sulpice-de-Favières, Saint-Yon, Souzy-la-Briche, Torfou, Villeconin et Villeneuve-sur-Auvers.

A compter du 1er janvier 2016, les communes de Boissy-sous-Saint-Yon, Saint-Yon et Lardy adhèrent à la communauté de communes.

La communauté est traversée par la Juine et desservie par la RN20 et le RER C.

Six communes appartiennent au Parc Naturel Régional du Gâtinais Français (Auvers-Saint-Georges, Boissy-le-Cutté, Bouray-sur-Juine, Chamarande, Janville-sur-Juine et Villeneuve-sur-Auvers). Lardy fait partie du périmètre d'études pour l'extension du périmètre du P.N.R.

Le territoire de la communauté de communes Entre Juine et Renarde (*OpenTopoMap*)



Les compétences de la Communauté de Communes Entre Juine et Renarde sont les suivantes :

- Agir en faveur de l'économie et de l'emploi
- Aménager le territoire
- Améliorer les infrastructures routières et les équipements
- Accompagner les plus fragiles
- Soutenir l'action culturelle et sportive
- Relever les enjeux du développement durable
- Garantir la tranquillité publique et la sécurité des biens et des personnes
- Gérer certains services quotidiens : eau, assainissement, ordures ménagères

Syndicat intercommunal mixte pour l'entretien de la rivière de la Juine et de ses affluents – SIARJA

Le SIARJA regroupe l'ensemble des collectivités incluses dans le bassin versant de la Juine : 2 communautés d'Agglomération et 3 Communauté de Communes, soit 41 communes. Ces collectivités ont souhaité transférer leur compétence "Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations" (GEMAPI) au SIARJA afin d'assurer une gestion cohérente et coordonnée des cours d'eau de leur territoire, suivant 4 principaux items :

- L'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique,
- L'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau,
- La lutte contre les inondations,
- La protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides.

Syndicat intercommunal d'aménagement de rivières et du cycle de l'eau – SIARCE

Le SIARCE est le syndicat intercommunal d'aménagement de rivières et du cycle de l'eau. C'est un syndicat mixte fermé à la carte, régi par les dispositions des articles L.2711-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

Il met en œuvre une politique de développement durable ambitieuse s'inscrivant dans l'objectif d'atteinte d'un bon état des eaux. Il exerce ses compétences multiples et complémentaires dans les différents domaines des métiers de l'eau, tendant vers un aménagement du territoire respectueux de l'environnement. Ses interventions concernent notamment les services de distribution d'eau, d'assainissement eaux usées et eaux pluviales et la protection du milieu naturel.

A travers son territoire, le syndicat met en œuvre pour le compte de ses collectivités adhérentes les compétences relatives :

- à la gestion durable et intégrée de l'eau de son territoire,
- à l'assainissement (gestion des eaux usées et pluviales),
- aux réseaux secs (électricité, gaz, éclairage public et télécommunications),
- à l'étude, à la réalisation, au financement et à l'exploitation des créations de réseaux, et des ouvrages en domaine public nécessaires à l'alimentation en eau potable,
- à l'étude, à la réalisation et à l'exploitation des extensions et des renforcements de réseaux nécessaires à la réalisation de zones urbanisées ou d'activités, pour l'alimentation en eau potable.

Le Syndicat réalise également des missions de mandats de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et/ou d'assistance pour tous travaux, études ou prestations spécifiques dans la limite des compétences exercées par le Syndicat. Le Siarce, met également en place des actions de protection de l'environnement et d'éveil à la citoyenneté par le biais des Chantiers Citoyens.

Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Région de Cheptainville – Eaux Pluviales - SIARC

La principale mission du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Région de Cheptainville concerne la gestion des eaux pluviales des communes adhérentes, à savoir, AVRAINVILLE, CHEPTAINVILLE, GUIBEVILLE, MAROLLES EN HUREPOIX, LARDY et ST-VRAIN, plus particulièrement du Rû de Cramart et des fossés ainsi que des émissaires situés entre Avrainville et Saint-Vrain.

Syndicat intercommunal d'électricité du Gâtinais d'Ile-de-France – SIEGIF

Il s'agit du syndicat intercommunal d'électricité du Gâtinais d'Ile de France.

Syndicat intercommunal pour la construction et la gestion d'une gendarmerie – SICGG

Après avoir dirigé la construction, le syndicat est aujourd'hui chargé essentiellement de la gestion de la gendarmerie située à Lardy. Le syndicat regroupe les communes de Auvers-Saint-Georges, Bouray-sur-Juine, Chamarande, Etréchy, Janville-sur-Juine, Lardy, Mauchamps, Torfou, Villeneuve-sur-Auvers.

Syndicat d'Elimination des Déchets de la Région d'Etampes – SEDRE

Le SEDRE, Syndicat d'Elimination des Déchets de la Région d'Etampes, est un regroupement de 19 communes situées au sud de l'Essonne dans la région d'Etampes.

Créé dans les années 60, il a aujourd'hui pour mission d'organiser et d'optimiser la collecte des déchets ménagers (ordures ménagères résiduelles, emballages, papiers, verre, végétaux et encombrants) de ses communes adhérentes et d'améliorer leur valorisation par le biais du tri sélectif et de supports de communication.

Le SEDRE a reçu de l'ensemble de ses communes adhérentes le transfert de la double compétence collecte et traitement des déchets ménagers et assimilés. Il exploite la compétence collecte et a transféré au **SIREDOM** la compétence traitement ainsi que la collecte du verre en apport volontaire et l'exploitation des déchèteries.

I.3 Le territoire communal

La commune de Lardy s'étend sur une superficie d'environ 7,6 km². Son territoire est largement façonné par la géographie locale de la vallée de la Juine. La Juine, affluent de l'Essonne, marque en effet la limite sud de la commune, tandis que la limite nord est marquée par les coteaux boisés, fermant la vallée. Le RER C traverse la commune en contrebas des coteaux, et la dessert grâce à deux gares.

Trois grands ensembles urbains peuvent être distingués à Lardy :

Le Bourg : il correspond au vieux Lardy, riche d'un patrimoine bâti et d'un cadre verdoyant. On y trouve un certain nombre des équipements et des services publics, quelques commerces et la gare RER de Lardy.

Le Pâté : également desservi par la ligne C du RER avec la gare de Bouray – Lardy-le-Pâté, le quartier comprend deux secteurs d'habitations : le lotissement créé dans les années cinquante au nord-est et la partie nord du boulevard du Québec. De nouveaux équipements communaux et des commerces se sont implantés au fur et à mesure de l'avancée de l'opération d'urbanisme.

Cochet : le quartier comprend le hameau dit de Cochet situé le long de la Juine en face de Bouray-sur-Juine, et la partie Sud du boulevard du Québec. Un vaste programme de constructions réalisées dans les années 2000 relie les deux quartiers historiques et a permis de développer les commerces et des services à la population complémentaires à ceux du bourg. Notons à Cochet trois établissements structurants : le centre technique Renault, l'AFPA (Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes) avec son centre de Formation Professionnelle pour adultes qui dispense des stages dans des domaines techniques et un collège qui a ouvert ses portes en septembre 2008.

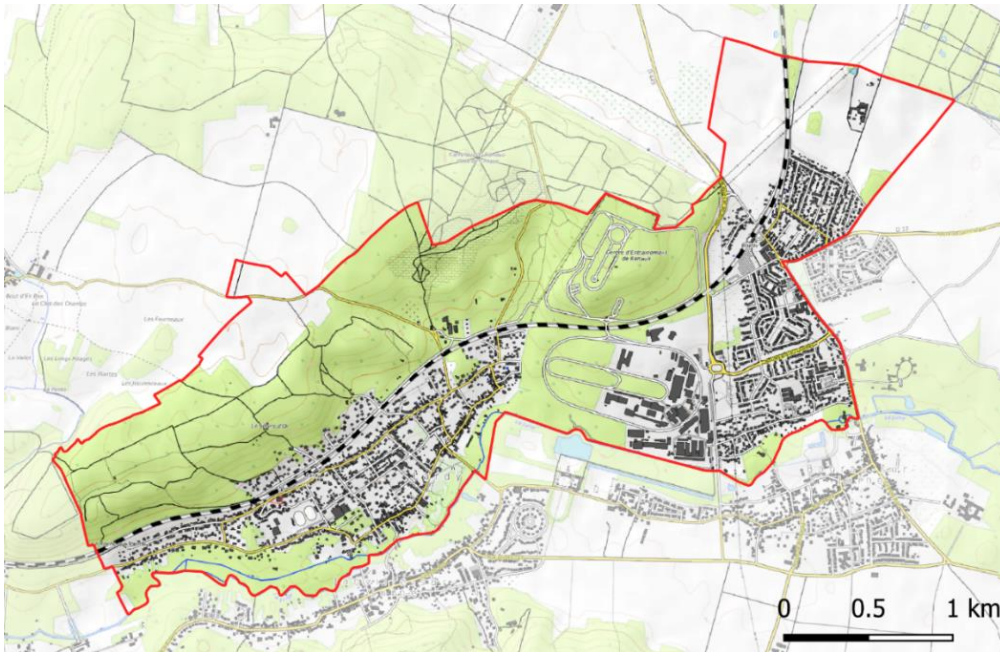
Enfin, le Centre Technique Renault, installé depuis les années 50, jouit d'une renommée mondiale et compte plus de 2 000 salariés. Si Renault s'est parfaitement intégré à son environnement, il n'en a pas moins isolé l'Ouest (Bourg) et l'Est (Pâté, Cochet) de la commune.

Le territoire communal est majoritairement occupé par des espaces naturels, forestiers et agricoles, 50,5% en 2018.

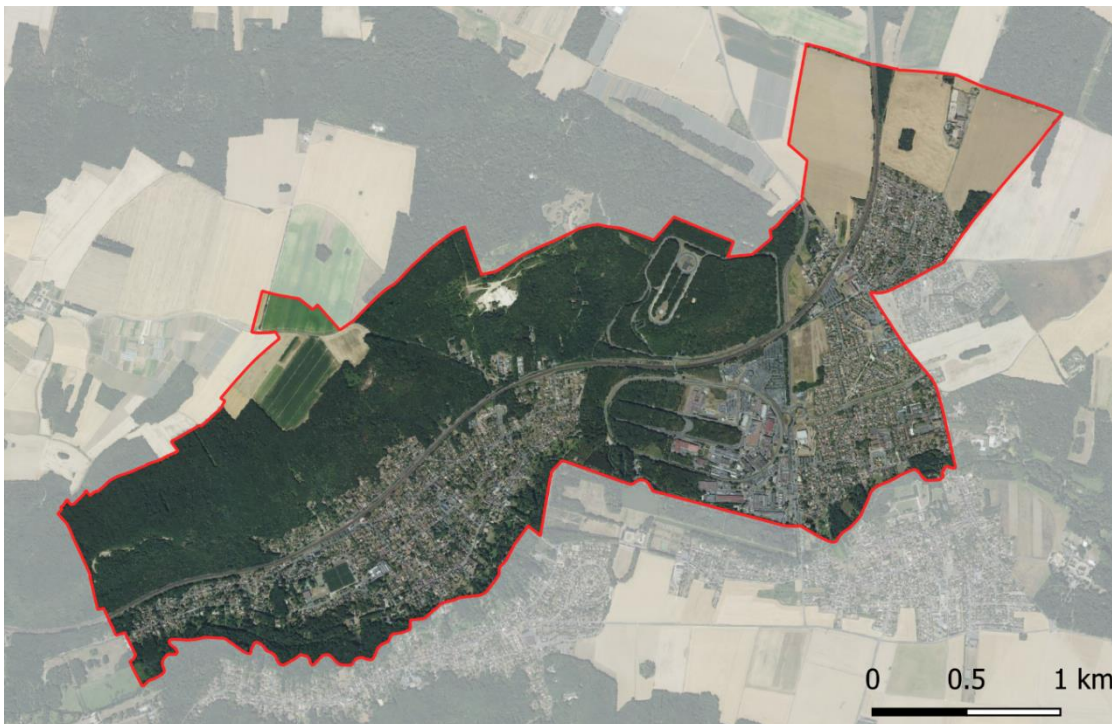
Par ailleurs, la commune est limitrophe des communes suivantes :

- Avrainville et Cheptainville au Nord,
- Saint-Vrain à l'Est,
- Bouray-sur-Juine au Sud-Est,
- Janville-sur-Juine au Sud,
- Chamarande à l'Ouest,
- Torfou au Nord-Ouest.

Carte topographique (*OpenTopoMap*)

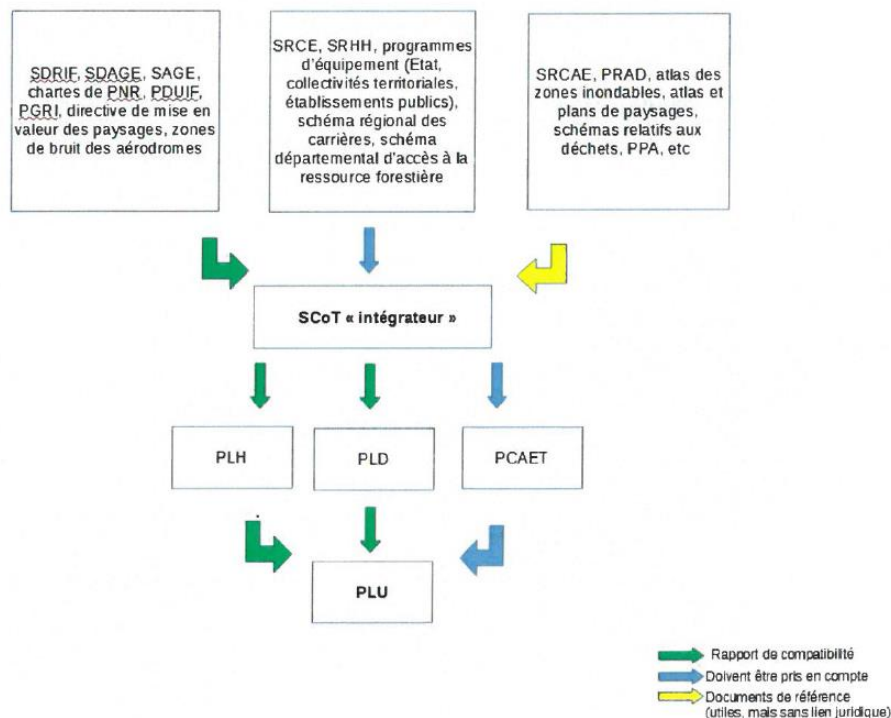


Photographie aérienne (*BD Ortho IGN*)



I.4 La prise en compte des documents supra-communaux

Les articles L131-4 à L131-8 du code de l'urbanisme précisent les différents documents supra-communaux d'ordre national, régional ou départemental que le PLU doit prendre en considération, soit dans un rapport de compatibilité, soit de simple prise en compte.



En ce qui concerne le PLU de Lardy, voici les principaux documents supra-communaux à prendre en considération :

SDRIF 2013

Le P.L.U. de Lardy doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (approuvé par le conseil d'État le 27 décembre 2013).

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L.141-1 du code de l'urbanisme, « ce schéma détermine notamment la destination générale des 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 ».

Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien.

Le SDRIF identifie les enjeux régionaux et s'attache à une approche intégrée et transversale des thématiques permettant de répondre à ces enjeux.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement.

Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront également être prises en compte par les collectivités.

Lardy dans le SDRIF de 2013 :

- Le SDRIF recense sur la commune des espaces paysagers (vert clair) et des espaces boisés (vert foncé).
- « Dans le cadre de la réalisation de projets d'infrastructures, il faudra être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant à réduire l'impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques. »
- La commune est soumise à la directive du SDRIF sur la protection des massifs de plus de 100 ha, qui stipule « qu'en dehors des sites urbains constitués, toute nouvelle urbanisation à moins de 50 mètres de la lisière des bois de plus de 100 ha est proscrite ».
- « Les aménagements et constructions doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère, notamment par le maintien ou la restauration des continuités écologiques. »
- « Les éléments naturels (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, berges naturelles, dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de tête de bassin) participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau ne doivent pas être dégradés par les aménagements et les constructions. »

En matière de logement, « la priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels et donc au développement urbain par la densification des espaces déjà urbanisés. »

Dans les espaces urbanisés à optimiser, à l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

Au niveau des quartiers à proximité des gares, à l'horizon 2030, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat

Pour les secteurs à fort potentiel de densification, il conviendra d'accroître la densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs d'habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.

Extrait de la carte du SDRIF dans le secteur de Lardy :

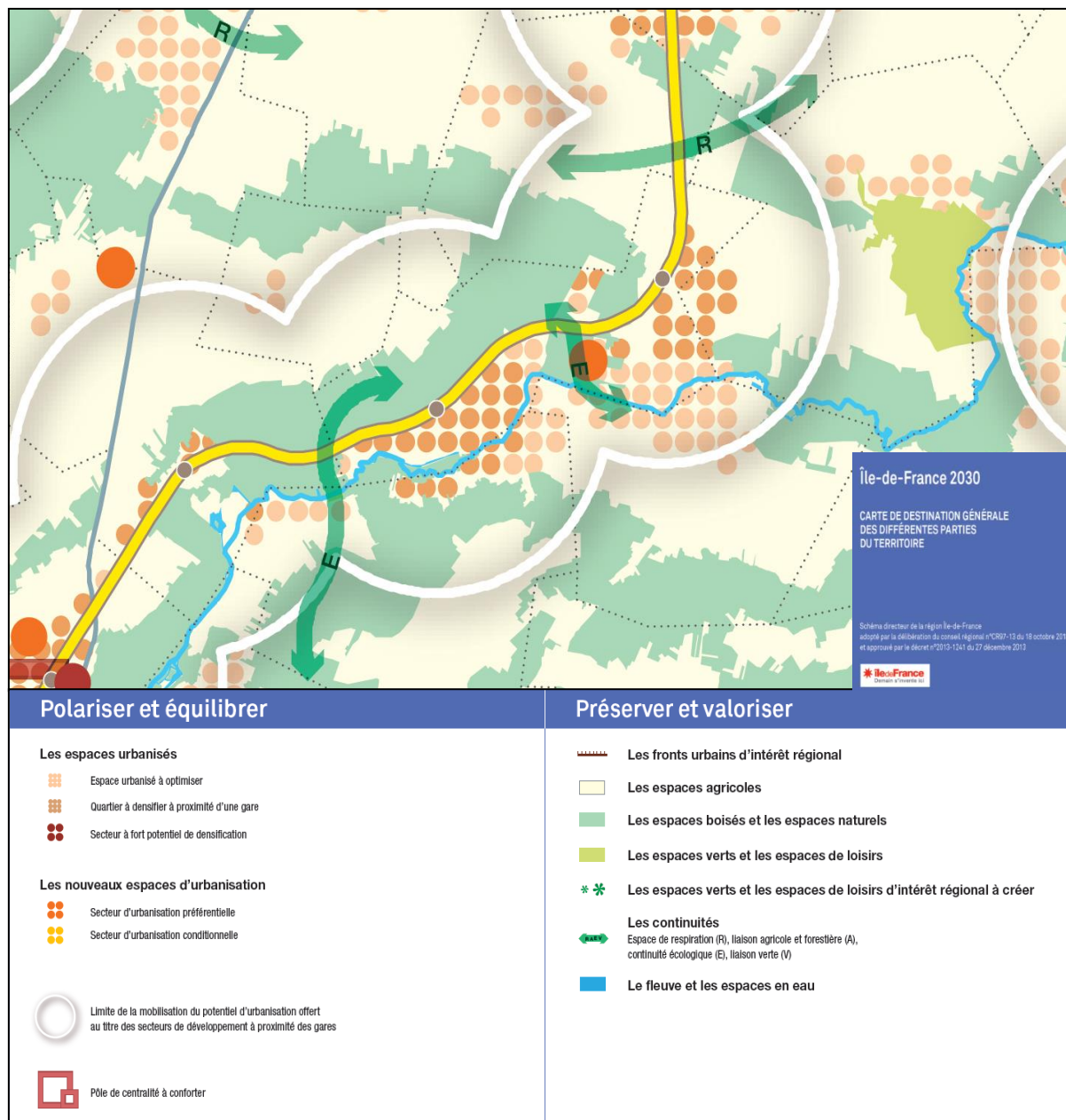


Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

"La première des orientations stratégiques est de réaliser et maintenir l'objectif quantitatif de 70 000 logements par an au minimum dans le respect du projet spatial du SDRIF.

L'objectif de production fixé à chaque EPCI et EPT constitue une contribution minimale à l'impératif régional de produire chaque année 70 000 nouveaux logements.

La déclinaison de l'objectif de 70 000 logements s'appuie sur le premier exercice de territorialisation de l'offre de logements (TOL) réalisé en 2012. Pour fixer les nouveaux objectifs du SRHH, un travail d'évaluation et d'actualisation a été mené par l'Etat sur la base d'indicateurs et d'éléments de connaissance des territoires pour tenir compte :

- des orientations du volet 1 du SRHH ;
- de la nouvelle géographie des intercommunalités ;
- de la dynamique des territoires observée entre 2010 et 2014

Les EPCI et EPT situés dans l'agglomération centrale peuvent être porteurs d'un objectif supérieur à celui prévu au SRHH, en fonction de leur stratégie locale et du contexte de leur territoire, sans limite autre que celle de la compatibilité avec le SDRIF.

Cette latitude d'adaptation permet de répondre à des besoins particuliers de développement comme la nécessité de respecter la loi SRU, l'accompagnement du développement économique ou la réponse aux besoins de populations spécifiques."

Les objectifs de construction de logements pour la Communauté de Communes Juine et Renarde est de 140 logements par an.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)

Le PDUIF a définitivement été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Ile-de-France. Ce document fixe les objectifs et le cadre des politiques de déplacements en Île-de-France d'ici à 2020 et permet de coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de déplacements (transport collectif, marche, vélo, voiture particulière, deux-roues motorisés ...) ainsi que pour le stationnement ou encore l'exploitation routière. Le PLU devra lui être rendu compatible.

Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement. Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020.

Les objectifs fixés par le PDU visent entre autres, à diminuer le trafic automobile, et augmenter la marche pour les déplacements inférieurs à 1 km, ainsi que les déplacements à vélo. De plus, toutes ces solutions alternatives agissent en faveur de l'environnement et de la santé publique.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie fixe, pour une période de six ans (2022 - 2027), « les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux » à atteindre.

Avec le nouveau schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, le comité de bassin a voulu conjuguer ambition et pragmatisme. Ce SDAGE vise des objectifs ambitieux, notamment l'atteinte du bon état écologique en 2027 pour plus de la moitié des cours d'eau du bassin. Il offre également un ensemble d'outils sous la forme d'actions à décliner par les acteurs des territoires pour permettre d'atteindre ces objectifs. Il vise à minimiser

l'impact des activités humaines sur les milieux aquatiques. Il convient par ailleurs de rappeler que certains documents, notamment d'urbanisme, doivent être compatibles avec le SDAGE.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Nappe de Beauce

La commune de Lardy est dans le périmètre du SAGE nappe de Beauce approuvé par arrêté préfectoral le 11 juin 2013. Les enjeux sont les suivants :

- Une gestion équilibrée de la ressource en eau
- Une nappe fragile à mieux protéger
- Une gestion concertée des milieux aquatiques
- Prévenir et gérer les risques d'inondation et de ruissellement
- Atteindre le bon état des eaux

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue. Co-élaboré par l'État et le conseil régional entre 2010 et 2013, il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. A ce titre :

- Il identifie les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- Il identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique ;
- Il propose les outils adaptés pour la mise en oeuvre de ce plan d'action.

Le Plan Climat Air Energie Territorial

Réduction des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, efficacité énergétique, production d'énergies renouvelables, adaptation... Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) est une démarche transversale qui a pour but d'apporter des solutions concrètes au changement climatique et d'améliorer la qualité de l'air sur le territoire.

Les principales caractéristiques à noter sur les nouveaux PCAET sont:

- Le plan d'actions est territorial et vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), à diminuer les consommations d'énergie, à favoriser la qualité de l'air et à adapter le territoire aux changements climatiques dans le cadre d'une transition énergétique.
- Les PCAET font partie des planifications dont l'élaboration nécessite la réalisation d'une évaluation environnementale.
- Un PCAET entre dans le champ de la concertation préalable et du droit d'initiative au sens du code de l'environnement (phase «amont») et est soumis à consultation du public par voie électronique après le dépôt du dossier auprès de l'autorité environnementale (phase «aval»).
- Une fois adopté, un PCAET doit faire l'objet d'un suivi des actions, notamment dans le cadre d'une animation territoriale de la transition énergétique.
- Chaque PCAET doit être mis à jour tous les six ans.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France (P.P.A)

La lutte contre la pollution atmosphérique en Ile-de-France demeure un défi.

En 2018, le nouveau plan de protection de l'atmosphère en Ile-de-France est adopté. Construit autour de 25 défis, déclinés en 46 actions concrètes, il ambitionne de ramener notre région sous les seuils européens à l'horizon 2025. En effet, il doit permettre de réduire très fortement, entre 40 et 70 % selon les polluants, le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air.

- aménager un réseau de pistes cyclables continu et sécurisé,
- développer la pratique du covoiturage,
- démultiplier les bornes de recharge électrique,
- créer des parcs relais aux abords des gares,
- étendre les zones à trafic limité,
- favoriser le renouvellement des appareils de chauffage au bois peu performants ou encore
- faire évoluer les pratiques d'épandage de fertilisants agricoles.

II - Données démographiques

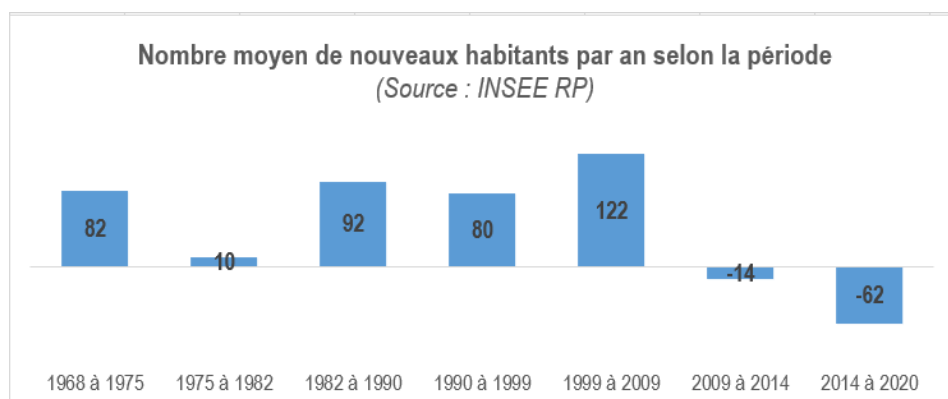
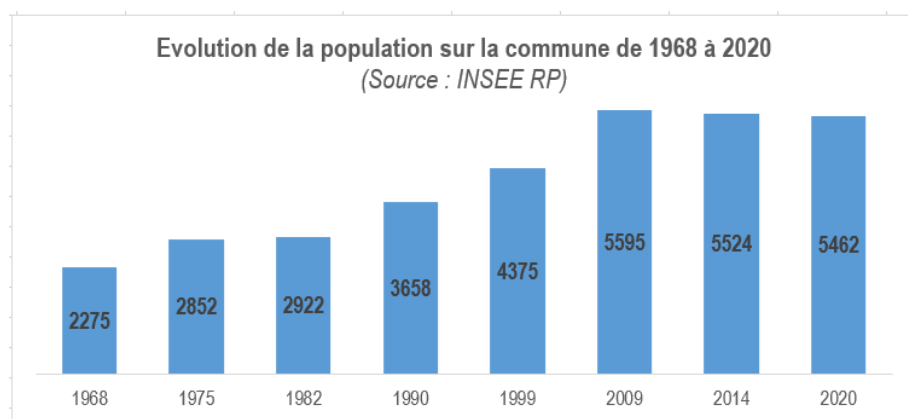
II.1 La population communale et ses évolutions

▪ Les grandes tendances

La population communale était estimée à 5 462 habitants en 2020 selon le dernier recensement de la population disponible (INSEE RP 2022).

L'histoire démographique récente de la commune est marquée par un dynamisme important dès la fin des années 1960, l'usine Renault s'implantant notamment sur la commune dans les années 1950. Ce dynamisme est constant jusqu'au début des années 2000, la population passant de 2 275 habitants en 1968 à 5 595 en 2009. La commune gagnant en moyenne 80 à 90 habitants par an, excepté sur la période 1975-1982 qui connaît un ralentissement démographique (10 nouveaux habitants par an). La période 1999-2009 est, à l'inverse, marquée par une explosion démographique, la commune gagnant 122 nouveaux habitants par an en moyenne, soit de 1 220 nouveaux habitants au total, en raison de la réalisation de la ZAC de l'allée Cornuel.

Cependant, la dynamique démographique est freinée depuis le milieu des années 2000. Les récents recensements montrant une tendance à la diminution de la population. En effet, entre 2009 et 2020 la commune a perdu 133 habitants. Toutefois la diminution est moins importante sur la période 2009 et 2014 (-14/an) que sur la période 2014-2020 (-62/an), ce qui semble indiquer une stabilisation de la dynamique démographique.

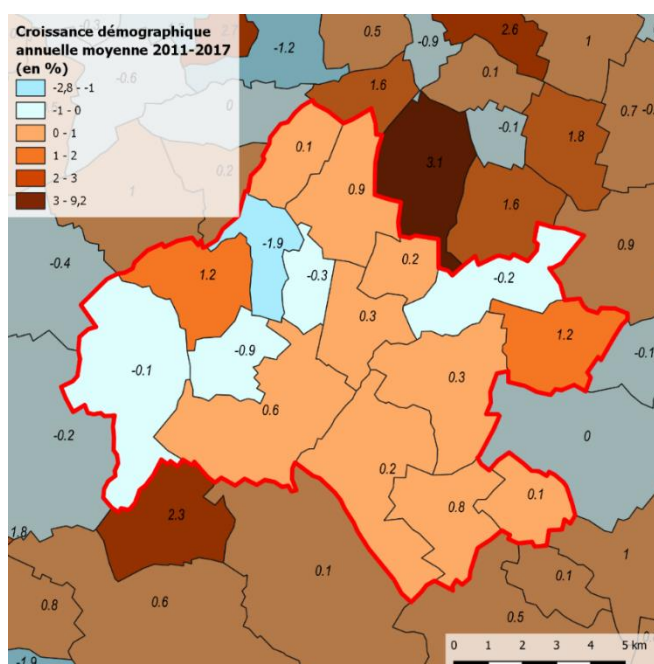


Les évolutions à l'échelle intercommunale entre 2011 et 2017

La communauté de communes Entre Juine et Renarde comptait 27 468 habitants en 2017. Lardy, avec 5 526 habitants, était la seconde commune la plus peuplée, derrière Etréchy et ses 6 541 habitants.

Alors que l'évolution annuelle moyenne (2011-2017) de la population était de -0,2% sur la commune de Lardy, elle était de 0,4% en moyenne sur la communauté de communes.

Commune	Population en 2017	Evolution annuelle moyenne en % sur la période 2011-2017
Auvers-Saint-Georges	1 283	0,2
Boissy-le-Cutté	1 319	0,1
Boissy-sous-Saint-Yon	3 868	0,9
Bouray-sur-Juine	2 184	1,2
Chamarande	1 147	0,3
Chauffour-lès-Étréchy	134	-0,9
Étréchy	6 541	0,6
Janville-sur-Juine	1 962	0,3
Lardy	5 526	-0,2
Mauchamps	275	-0,3
Saint-Sulpice-de-Favières	294	-1,9
Saint-Yon	894	0,1
Souzy-la-Briche	428	1,2
Torfou	272	0,2
Villeconin	724	-0,1
Villeneuve-sur-Auvers	617	0,8
TOTAL	27 468	0,4



Les facteurs de l'évolution démographique

L'évolution démographique constatée sur la commune correspond à l'addition de deux phénomènes distincts :

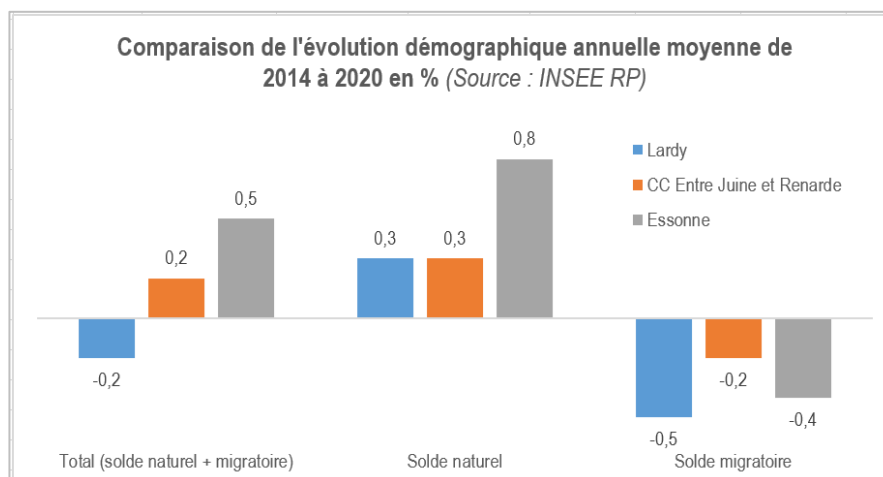
- D'une part le solde naturel, c'est-à-dire de la différence entre les naissances et les décès sur la commune.
- D'autre part le solde migratoire, c'est-à-dire la différence entre les arrivées et les départs d'habitants sur la commune.

Le solde naturel est, depuis les années 1980, largement positif sur la commune de Lardy, occasionnant une croissance démographique annuelle moyenne comprise entre 0,4% et 0,9%. Toutefois, le solde tend à diminuer depuis le début des années 2000, qui correspond à la fin de forte croissance démographique qu'a connu la commune et à l'arrivée de jeunes ménages.

Le solde migratoire était historiquement haut sur la commune et a atteint un pic de +1,6% par an entre 1999 et 2009, grâce à la réalisation de la ZAC de l'allée Cornuel, et l'arrivée nouveaux ménages. Ce taux s'est cependant effondré sur la période suivante, passant à -0,7% par an entre 2009 et 2014, puis -0,5% par an entre 2014 et 2020.

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009	2009 à 2014	2014 à 2020
Variation annuelle moyenne de la population en %	3,3	0,3	2,8	2	2,5	-0,3	-0,2
<i>due au solde naturel en %</i>	0	-0,1	0,5	0,6	0,9	0,5	0,3
<i>due au solde migratoire en %</i>	3,3	0,4	2,4	1,4	1,6	-0,7	-0,5

En comparaison, la croissance démographique annuelle moyenne sur la période 2014-2020 était de 0,2% sur le territoire de la communauté de communes et de 0,5% par an en moyenne sur le Département de l'Essonne. Cette différence s'explique principalement par un solde migratoire resté positif sur ces territoires, ainsi que dans le cas du Département de l'Essonne un solde naturel important (0,8% par an), tandis que celui de la communauté de communes était faible comme à celui de la commune de Lardy (0,3% par an pour Lardy et pour la CCJR).



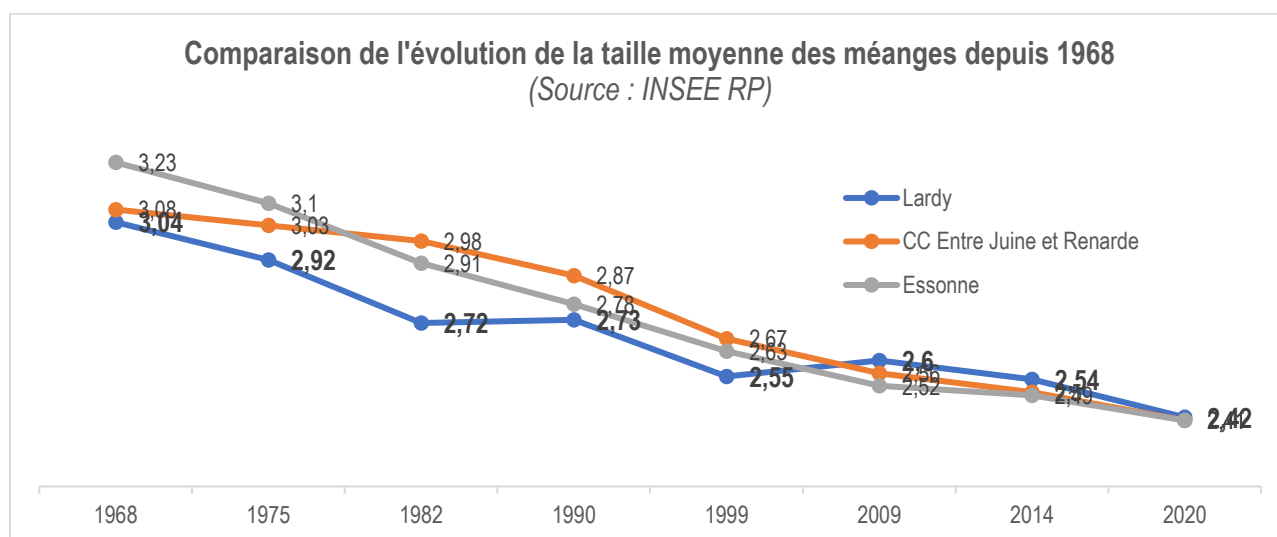
II.2 Les caractéristiques des ménages et des habitants

L'évolution de la taille moyenne des ménages

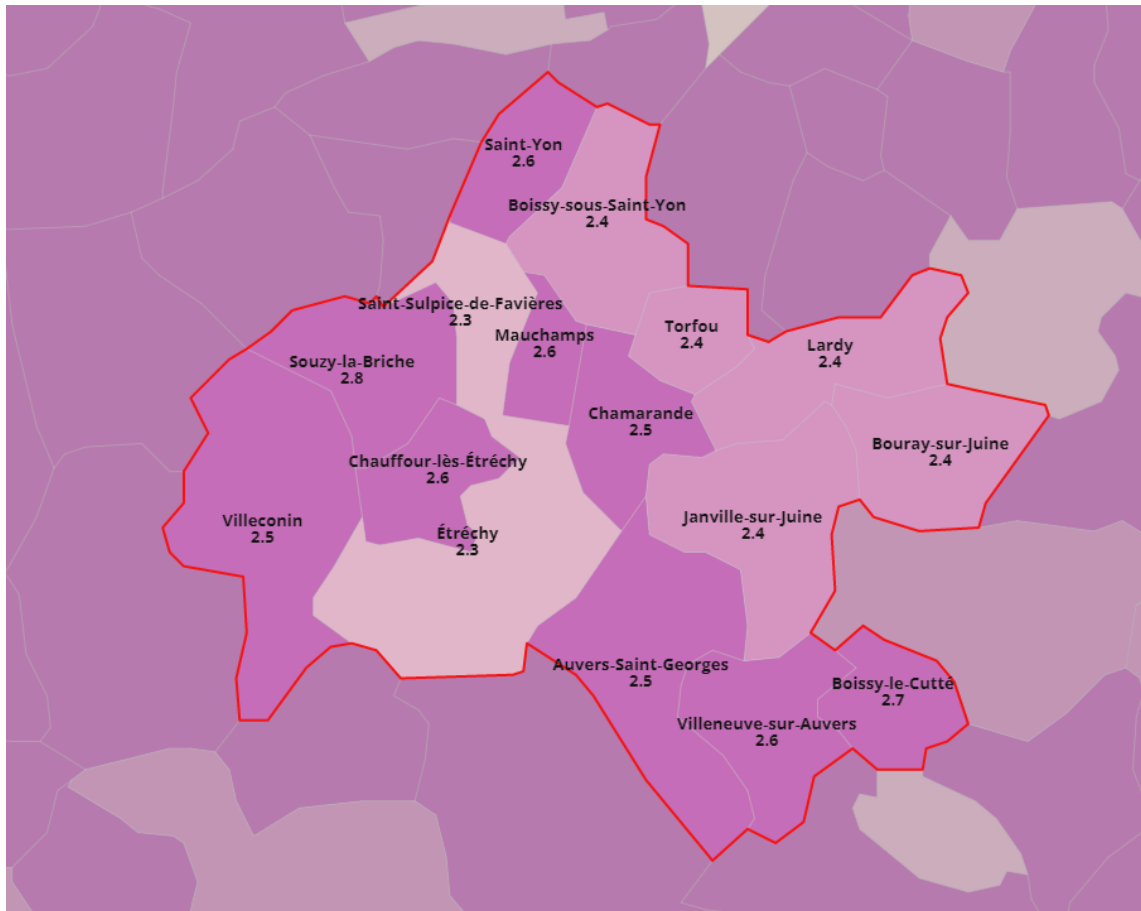
A l'instar de la moyenne intercommunale et départementale, la taille moyenne des ménages de la commune de Lardy diminue de façon quasi linéaire. Elle est en effet passée de 3 personnes en 1968 à 2,4 en 2020. Cependant un sursaut a été observé lors du recensement de 2009 avec une moyenne de 2,6 personnes par ménage, en raison de l'arrivée de jeunes ménages sur la commune, au début des années 2000.

Ce phénomène de desserrement des ménages s'explique par les évolutions sociales de la cellule familiale (décohabitation et mise en couple plus tardive, séparation, divorces, etc...) et est renforcé par le vieillissement démographique.

En 2020, la taille moyenne des ménages de la commune était équivalente à la moyenne observée sur la communauté de communes, ainsi que sur le département.



A l'échelle intercommunale, la taille moyenne des ménages sur l'ensemble des communes est comprise entre 2,3 personnes et 2,8 personnes

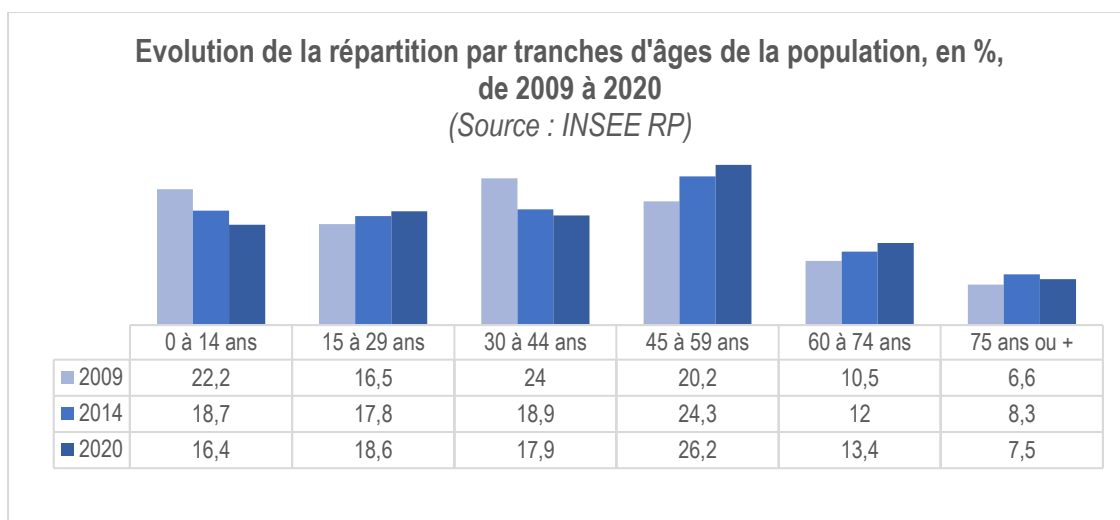


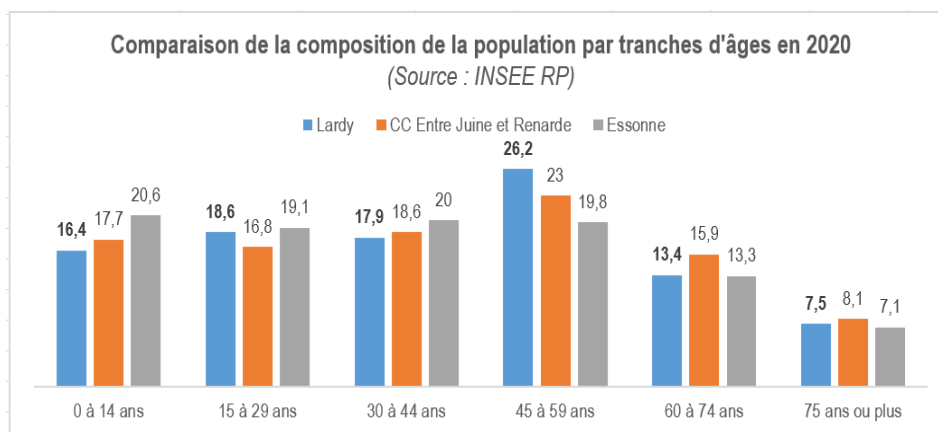
Le vieillissement de la population

La diminution de la taille moyenne des ménages a notamment pour cause un vieillissement continu de la population sur la commune. Cependant l'arrivée importante de population au début des années 2000 avait ralenti ce vieillissement mais il est observable à partir de 2009 dans les données du recensement.

Ainsi plusieurs phénomènes sont observables en analysant l'évolution de la répartition par tranches d'âges de la population :

- Une diminution importante de la **tranche des 0-14 ans**, passant de 22,2% de la population en 2009 à 16,4% en 2020. Ce phénomène correspond au vieillissement des enfants nés ou arrivés lors du boom démographique du début des années 2000 sur la commune. Cependant, de nombreux jeunes adultes ne restent pas sur la commune lors de leurs études, ce qui explique la faible augmentation observée sur la **tranche 15-29 ans** (16,5% à 18,6%).
- La part des **30-44 ans** a fortement diminuée, passant de 24% de la population à 17,9%, ce qui correspond au vieillissement des ménages arrivés sur la commune au début des années 2000. Une partie importante de cette population se retrouve donc désormais dans la tranche des 45 à 59 ans, passée de 20,2% de la population à 26,2%.
- Enfin le vieillissement est également observé sur les **tranches 60-74 ans**, qui représentaient en 2020 13,4% de la population contre 10,5% en 2009 et surtout celle des **75 ans et plus** qui représentaient en 2020 7,5% de la population contre 6,6% en 2009.





La comparaison avec les territoires de la communauté de communes et le Département permet d'identifier les singularités de la commune de Lardy :

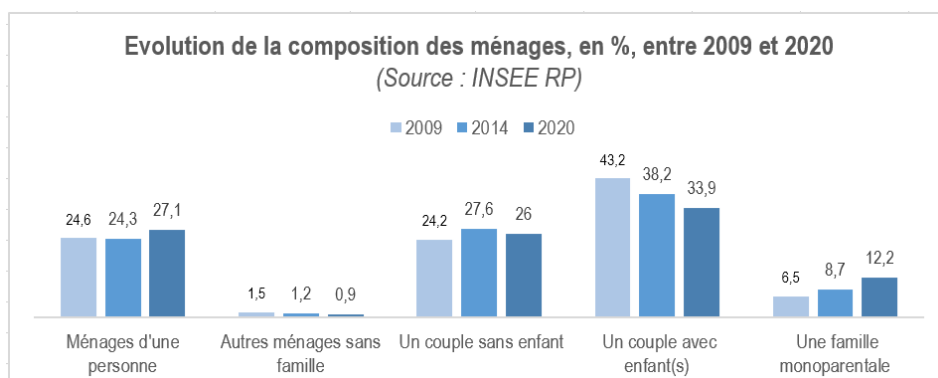
- Une forte proportion de personnes âgées de 45 à 59 ans : 26,2% de la population contre 23% à l'échelle de la communauté de communes et 19,8% à l'échelle du Département.
- Une part des 60-74 plus faible qu'à l'échelle de la communauté de communes (13,4% contre 15,9%) mais relativement similaire à celle du Département (13,3%).
- La part des 75 ans et plus est plus importante à l'échelle intercommunale (8,1%) que sur la commune (7,5%) mais surtout du départementale (7,1%).

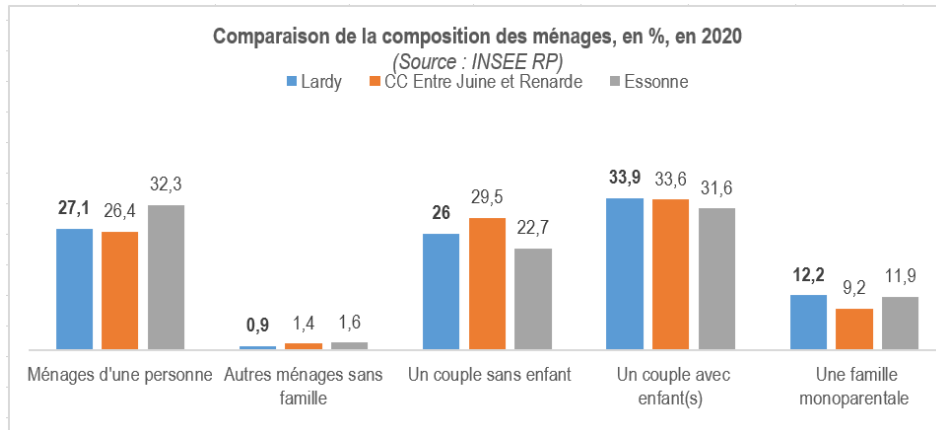
La composition des ménages

La diminution de la taille des ménages s'explique également par une évolution de la structure de ces ménages sur la commune. En effet, si l'arrivée de nouveaux habitants au début des années 2000 avait permis de faire augmenter la part de couple avec enfant(s) sur la commune jusqu'à 43,2% en 2009, le plus faible renouvellement de la population a engendré une diminution de ce taux à 33,9% en 2020.

A l'inverse, sur cette même période, une augmentation des couples sans enfant est logiquement observée, atteignant 26% des ménages en 2020. Mais également une augmentation significative des familles mono parentales, passées de 6,5% des ménages en 2009, à 12,2% en 2020.

La part des ménages d'une personne a aussi légèrement augmenté (27,1% des ménages en 2020), de même que celles des autres ménages sans familles, comme les colocations (0,9% en 2020).





Toutefois, Lardy reste une commune au caractère familial, la part des couples avec enfant(s) y étant plus importante qu'en moyenne sur la communauté de communes Entre Juine et Renarde et le Département.

De plus, la part des familles monoparentales et des ménages d'une personne reste moins importante qu'à l'échelle départementale (mais équivalente à celle observée sur la communauté de communes).

III - Données générales sur le logement

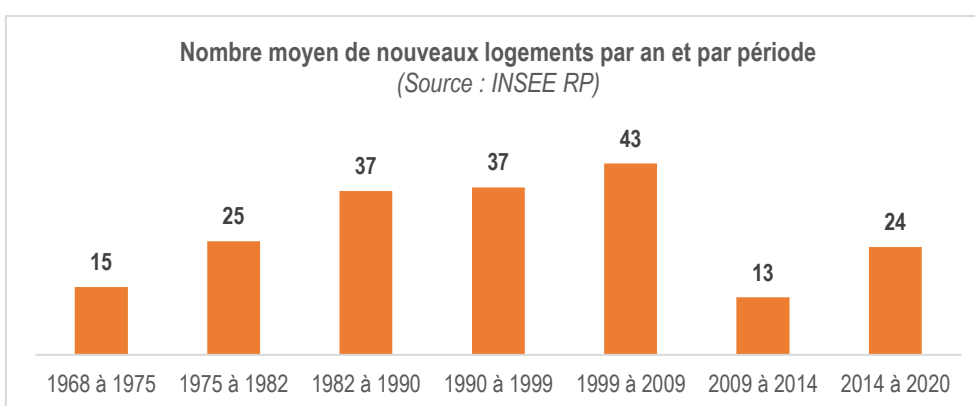
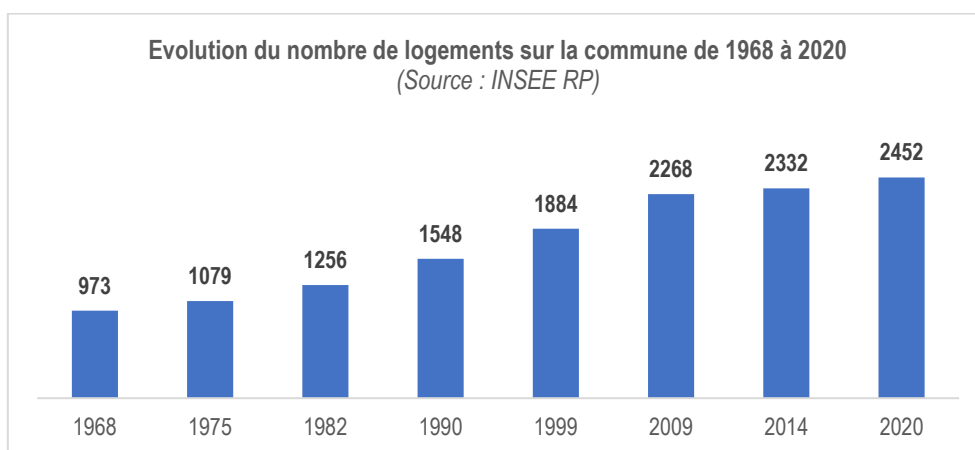
III.1 L'évolution du parc de logements

L'évolution globale du parc

En près de 50 ans, le parc de logements de la commune a plus que doublé, passant de 973 logements en 1968 à 2 452 en 2020 (soit +1 479).

Cependant cette augmentation du parc, bien que constante, n'a pas été linéaire. Le rythme de production a en effet varié pendant ces 50 dernières années (*Données Sitadel*), passant de 15 logements par an au début des années 1970, à 37 par an dans les années 1980 et 1990, puis à son pic de 43 nouveaux logements par an au début des années 2000, en raison de la construction de la ZAC de l'allée Cornuel.

Par la suite le rythme de production s'est effondré à 13 nouveaux logements par an en moyenne entre 2009 et 2014, faute de grand projet. Le rythme de production est remonté à 24 nouveaux logements par an entre 2014 et 2020, notamment en raison des facilitations de divisions foncières offerte par la loi ALUR en 2014 mais également de plusieurs petits projets de collectifs



Les permis de construire accordés au cours des 10 dernières années

SITADEL2 est une base de données du système statistique public relative à la construction neuve de logements et de locaux non résidentiels. Cette base est alimentée par les informations des permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir et déclarations préalables.

L'analyse de la base de données sur les 10 dernières années permet d'analyser le dynamisme de la production de logements. Entre 2009 et 2019, 446 nouveaux logements ont été autorisés, mais le nombre de logements autorisés a varié de 8 par an, au minimum, à 198 par an, au maximum.

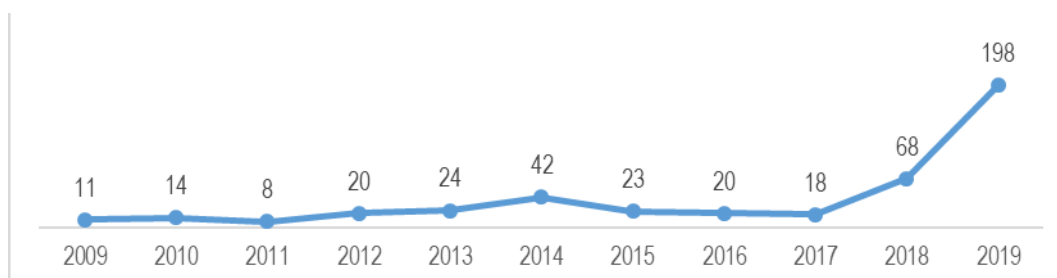
Les autorisations ont connu un premier pic en 2014 avec 42 nouveaux logements, avant de redescendre jusqu'à 17 nouveaux logements en 2017. Les autorisations repartent à la hausse en 2018, avec 68 nouveaux logements, mais surtout en 2019 avec 198 logements autorisés, principalement en résidence (148 logements).

Sur l'ensemble de la période, la typologie des logements autorisés est la suivante :

- Logements individuels : 203 soit 46% du total ;
- Logements collectifs : 95 soit 21% du total ;
- Logements en résidence : 148 soit 33% du total ;

La production de logements individuels est donc majoritaire sur la commune avec 203 unités, dont 144 classés comme individuels purs (32% du total) et 59 comme individuels groupés, c'est-à-dire de lotissements (13% du total).

Nombre de logements autorisés par an de 2009 à 2019 (Source : SITADEL2)



Typologie des logements autorisés de 2009 à 2019 (Source : SITADEL2)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Individuels purs	1	3	4	3	13	9	17	18	16	18	42
Individuels groupés	6	11	2	0	6	1	6	2	2	23	
Collectifs	4		2	17	5	32				27	8
Résidence										0	148
TOTAL	11	14	8	20	24	42	23	20	18	68	198

L'évolution de la composition du parc

Depuis la fin des années 1960, la composition du parc de logements a fortement évolué sur la commune, majoritairement du fait de la diminution du nombre de résidences secondaires sur la commune.

En effet, alors qu'en 1968 les résidences secondaires (et occasionnelles) étaient au nombre de 241, soit un logement sur quatre (25%), en 2020 elles ne sont plus que 64, soit 2.6% de l'ensemble du parc.

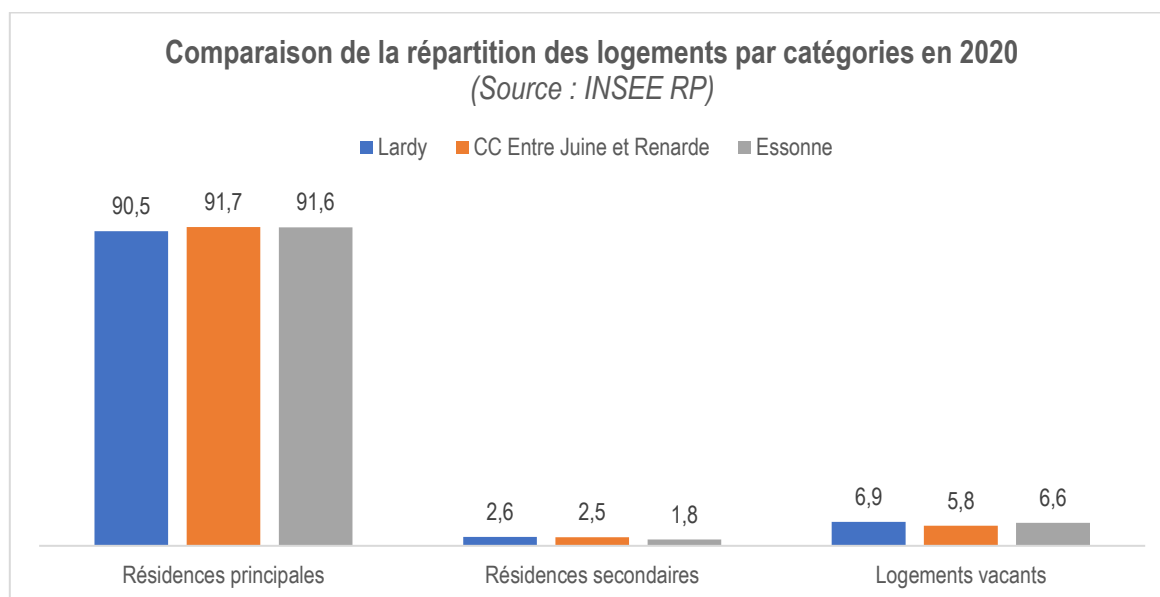
Ces résidences secondaires ont pour la majorité été transformées en résidences principales, ce qui explique que la part de ces dernières dans le parc soit passée de 74% en 1968 à 90.5% en 2020. Leur nombre est passé de 717 à 2 219.

Enfin, les logements vacants sont passés de 15 unités en 1968 à 169 en 2020. Cependant leur part dans le parc fluctue entre 4% à 6% depuis les années 1980, ce qui correspond à un taux normal permettant la rotation des ménages au sein du parc. Les logements vacants étant ceux remis sur le marché de la location, mais aussi de la vente, y compris les logements neufs en attente d'acquéreur.

Evolution des catégories de logements de 1968 à 2020 (Source : INSEE RP)

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014	2020
Résidences principales	717	888	1076	1340	1699	2112	2131	2219
	74%	82%	86%	87%	90%	93,1%	91,4%	90,5%
Résidences secondaires	241	158	134	116	69	52	71	64
	25%	15%	11%	7%	4%	2,3%	3%	2,6%
Logements vacants	15	33	46	92	116	104	129	169
	2%	3%	4%	6%	6%	4.6%	5.5%	6.9%
TOTAL	973	1079	1256	1548	1884	2268	2332	2452

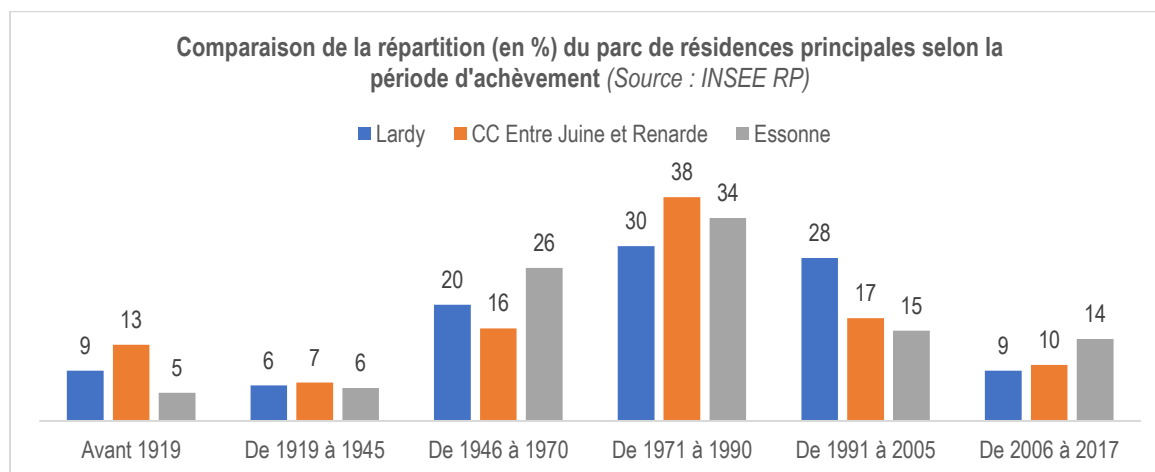
La comparaison de la répartition des logements par catégories montre peu de différence avec la moyenne intercommunale ou départementale. Seule la part de résidences secondaires apparaît comme légèrement plus importante sur la commune de Lardy, au détriment des résidences principales. En effet alors qu'elle n'est que de 1,8% à l'échelle départementale et de 2,5% à l'échelle intercommunale, elle atteint 2,6% à Lardy.



III.2 La typologie du parc de logements

Un parc immobilier récent

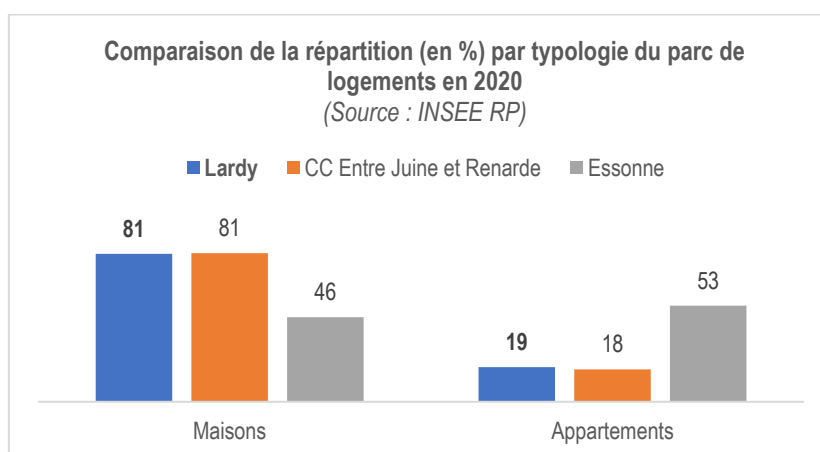
Les données de l'INSEE quant à la date d'achèvement des résidences principales sont stoppées à l'année 2017. D'une manière générale, le parc de la commune est plutôt récent avec près de 37% de constructions datant d'après les années 90. Le pic observé entre 1991 et 2005 est lié à la réalisation de la ZAC de l'allée Cornuel.



Un parc composé d'une majorité de logements individuels

Le bâti de Lardy est essentiellement de type pavillonnaire. En effet 81% des logements correspondent à de l'habitat individuel contre seulement 19% pour de l'habitat collectif. Il s'agit de la même typologie que celles constatée sur l'ensemble de la communauté de communes Entre Juine et Renarde.

Le profil diffère en revanche, totalement de celui du département où logements individuels et collectifs comptent pas loin de 50% du parc chacun

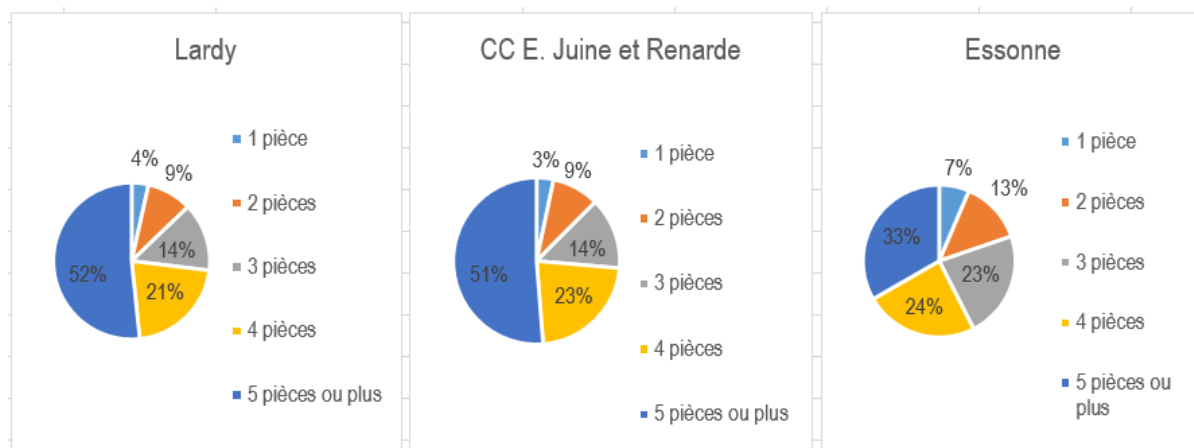


Un parc marqué par une surreprésentation des grands logements

Le parc de résidences principales de la commune est, à l'instar de celui de la communauté de communes, très majoritairement composé de grands logements (4 pièces et +). En effet, ils représentent 73% du parc, contre 57% en moyenne sur le département de l'Essonne.

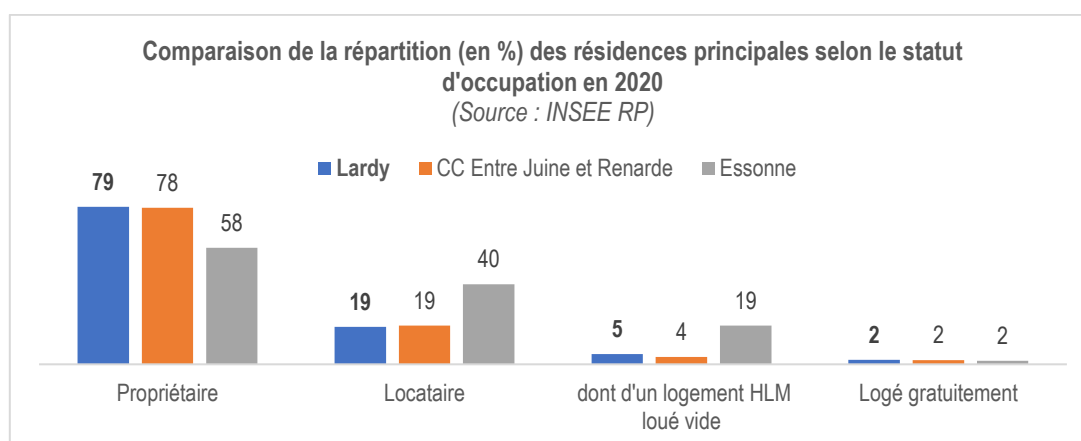
A l'inverse, les petits logements (1 à 2 pièces) ne représentent que 13% du parc contre 20% en moyenne sur le département. Enfin, les logements de taille moyenne (3 pièces) représentent 14% du parc, contre 23% sur le département.

Répartition des résidences principales selon le nombre de pièces en 2020(Source INSEE RP)



Un parc tourné vers l'accession à la propriété

Enfin, la dernière caractéristique majeure du parc de logements est d'être très majoritairement tourné vers l'accession à la propriété. En effet, les propriétaires représentent 79% des ménages occupant, une part identique à celle observée sur la communauté de communes mais largement supérieure à la moyenne départementale, 58%. A l'inverse, les locataires ne représentent que 19% des ménages occupants. Par ailleurs, 5% des ménages bénéficient d'un logements HLM selon d'INSEE.



Les logements locatifs sociaux

La commune de Lardy n'est pas concernée par les obligations de la loi SRU en termes de réalisation de logements locatifs sociaux. Cependant, elle dispose de 138 logements sociaux sur son territoire.

Nombre logements sociaux sur la commune 2022	
Essonne Habitat	71
Antin résidence (rue de l'Houchette)	16
Antin résidence (Allée du Colombier)	18
Moulin Vert	21
S.N.L. (rue de la Gare)	5
S.N.L. (Grande Rue)	7
TOTAL	138

III.3 Le marché immobilier local

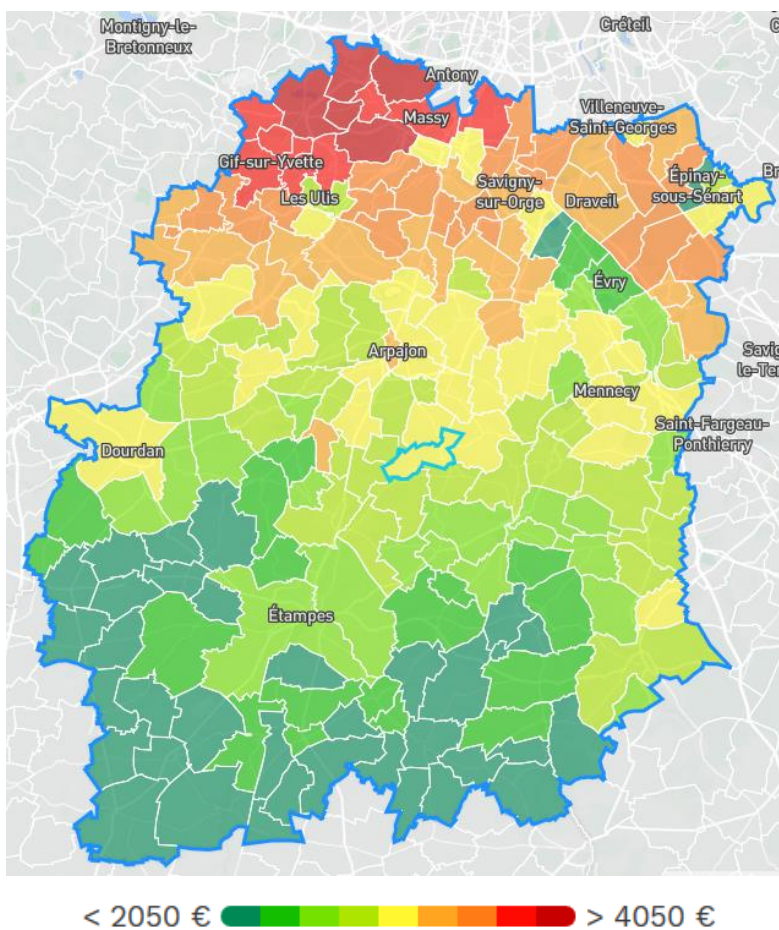
Selon les données du site meilleursagents.com, les prix moyens de vente constatés sur la commune de Lardy correspondent globalement à la moyenne essonnienne :

- Appartement : 3 329 € /m²
- Maison : 2 518 € /m²

La carte ci-dessous permet de situer la commune de Lardy, entre un marché qui peut apparaître comme très tendu sur le nord du département, en contexte urbain, et un marché plus abordable sur la partie rurale du territoire au sud du département.

Carte des prix moyens au m², estimés au 1^{er} mars 2021, sur le département de l'Essonne

(Données meilleursagents.com)



III.4 La consommation foncière

Occupation du sol en 2018

Territoires		Part
Territoires artificiels	381ha	49,5 %
Territoires agricoles	118ha	15,3%
Territoires forêt et des milieux semi-naturels	271ha	35,2%

Estimation de la consommation foncière au cours des dernières années

Le nombre de constructions dans le tissu urbain entre 2013 et 2021 seraient nécessaires; ceci afin de démontrer l'inscription dans l'objectif de densification prévu au SDRIF, en veillant à corriger le rapport de présentation sur les objectifs mentionnés (15 % au lieu de 10 %)

Constructions dans le tissu urbain entre 2013 et 2019

Entre 2013 et 2019, 174 nouveaux logements ont été autorisés. Le nombre de logements autorisés a varié de 24 par an en 2013 à 198 par an en 2019.

Sur cette période, la typologie des logements autorisés est la suivante :

- Logements individuels : 203 soit 46% du total ;
- Logements collectifs : 95 soit 21% du total ;
- Logements en résidence : 148 soit 33% du total ;

La production de logements individuels est majoritaire sur la commune.

EN 2019, 21 % des logements étaient classés comme individuels purs alors qu'en 2013, ce pourcentage était de 54%.

L'évolution de la composition du parc entre 2013 et 2019

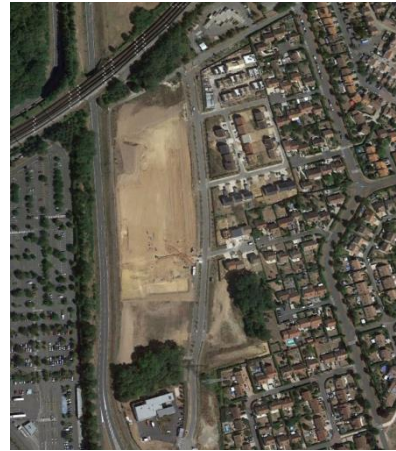
Alors qu'en 2013 les résidences secondaires étaient au nombre de 65, soit 2,8% de l'ensemble du parc. Ce pourcentage n'évolue pas car en 2019 elles sont 62 résidences secondaires, soit 2,5% de l'ensemble du parc. Ces résidences secondaires ont pour été transformées en résidences principales. Enfin, les logements vacants sont passés de 118 unités en 2013 à 163 en 2019. Les logements vacants étant ceux remis sur le marché de la location, mais aussi de la vente, y compris les logements neufs en attente d'acquéreur.

La comparaison de la répartition des logements par catégories montre peu de différence avec la moyenne intercommunale ou départementale. Seule la part de résidences secondaires apparaît comme légèrement plus importante sur la commune de Lardy, au détriment des résidences principales.

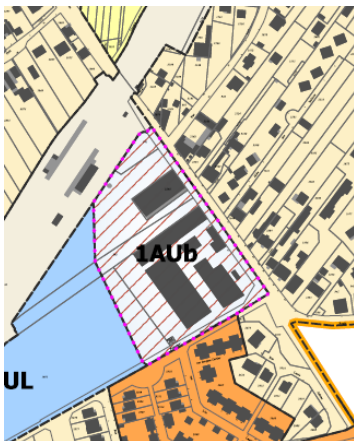
2016



2020



2 - projet est située en zone 1AUb, secteur Gare.



Réalisation d'un ensemble immobilier comprenant une résidence services seniors de 79 hébergements, 40 logements en accession, 29 logements sociaux, une surface de 799m² dédiée au commerce et une aire de stationnement en sous-sol de 128 places.

Pour créer du logement tout en répondant aux objectifs de limitation de la consommation d'espace, un recensement de l'ensemble des potentialités au sein de l'enveloppe urbaine a été réalisé.

Potentiel de densification / dents creuses

Dans le cadre de son projet de PLU, la commune d'Ormes, pour prendre en compte les dispositions de la loi ALUR sur la modération de l'étalement urbain, a identifié le potentiel de densification au sein de l'enveloppe urbaine.

Secteur Nord Est – sous-secteur 1

- Potentiel de densification « théorique » = 6 200m²



Total : 6200m²

Secteur Nord Est – sous-secteur 2

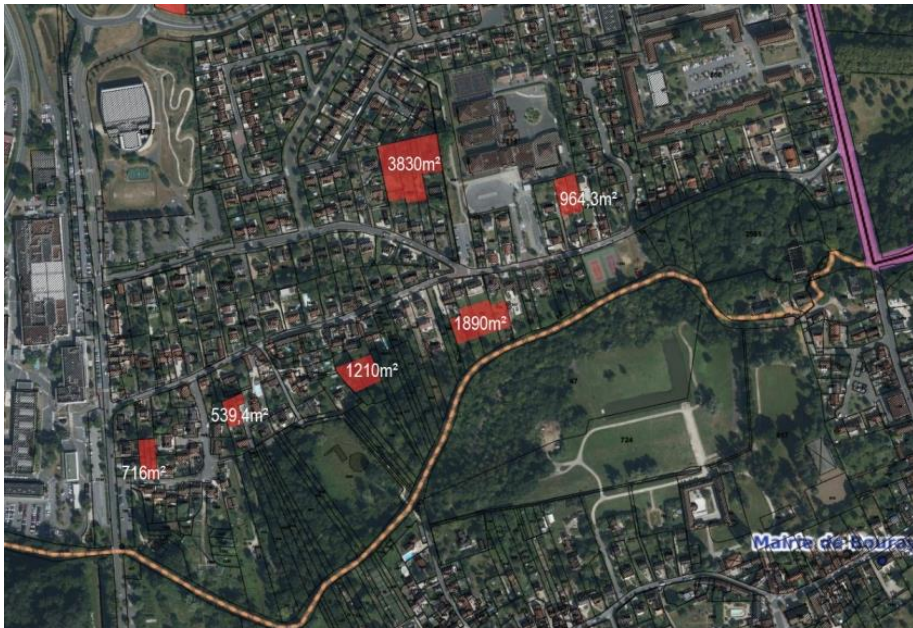
- Potentiel de densification « théorique » = 825m²



Total : 825m²

Secteur Sud Est – sous-secteur 1

- Potentiel de densification « théorique » = 9 140m²



Total : 9149,7m²

Secteur centre – sous-secteur 1

- Potentiel de densification « théorique » = 23 670m²



Total : 23760m²

Secteur ouest – sous-secteur 1

- Potentiel de densification « théorique » = 23 070m²



Total : 23070m²

Secteur ouest – sous-secteur 2

- Potentiel de densification « théorique » = 12 940m²



Total : 12 940m²

Total du potentiel de densification « théorique » = 75 760m²

Le potentiel de densification au sein de l'enveloppe urbaine a été évalué. Il est estimé à environ 190 logements,

Le potentiel « théorique », présenté sur la carte ci-dessous, est estimé à environ 7,5 hectares = environ 190 logements.

Un taux de rétention de 40% est affecté à ce potentiel « théorique » car toutes les parcelles repérées ne seront pas nécessairement urbanisées : propriétaires pas vendeur, absence de réseaux, parcelle non accessible, problématiques environnementales...

Dès lors, le potentiel de densification « réaliste » est estimé à 4,5 hectares, auquel on affecte une densité moyenne de **25 logements par hectares = environ 110 à 120 logements.**

Sur le secteur de Tire-Barbe (environ 1,4 hectare), couvert par une OAP, est envisagée la réalisation d'environ **80 logements diversifiés.**

III.5 Les perspectives de développement

Les besoins et perspectives d'évolution du parc de logements sur les prochaines années s'apprécient de deux points de vue...

- **Qualitatifs** : En tenant compte des carences et demandes sur les différents produits de logements afin de favoriser la mixité et les parcours résidentiels sur la commune.

La diversité de l'Habitat, ou les besoins répondant à une demande tenant à la diversité des produits tant dans leur typologie (collectif, individuel), leur taille (nombre de pièces superficies), leur capacité d'évolution (possibilités d'agrandissement, adaptabilité à la réduction de mobilité et au handicap), leur confort, qu'enfin dans leurs financements (social, locatif ou accession).

L'offre de logements doit être diversifiée pour s'adapter aux différents besoins des ménages et aux différents stades de la vie.

- **Quantitatifs** : Pour évaluer le nombre de logements nécessaires aux objectifs socio-démographiques à partir :
 - Du « **Point Mort** » qui évalue les besoins inhérents à une production de logements permettant de maintenir la population sans évolution démographique : ils découlent de la structure du parc de logements existants, de leur mutation et des phénomènes de desserrement des ménages.
 - Des **besoins liés à l'augmentation de population** pour répondre à la demande quantitative en rapport avec la croissance démographique.

Les besoins issus du point mort

Ce calcul théorique, basé sur une méthode de calcul éprouvée et généralisée à toutes les communes, permet de définir les besoins en logements pour maintenir le nombre d'habitants de la commune. Il prend en compte 4 phénomènes liés aux évolutions sociales des ménages, et physiques du parc de logements :

POINT MORT 2008-2018	
DESSERREMENT THEORIQUE	
Population des résidences principales en 2008	5662
Nombre de personnes par RP en 2018	2,4
Nombre de résidences principales en 2008	2140
Desserrement	219 logements
RENOUVELLEMENT CONSTATE	
Logements commencés de 2008 à 2018 (Sitadel)	248
Parc total de logements en 2018	2458
Parc total de logements en 2008	2289
Renouvellement	79 logements
EVOLUTION DES RESIDENCES SECONDAIRES	
Résidences secondaires (RS + LO) en 2018	62
Résidences secondaires (RS + LO) en 2008	50
Résidences secondaires	12 logements
EVOLUTION DES LOGEMENTS VACANTS	
Logements vacants 2018	163
Logements vacants 2008	99
Logements vacants	64 logements
RECAPITULATIF POINT MORT (PERIODE 2008/2018)	
<i>Desserrement</i>	219
<i>Renouvellement</i>	79
<i>Résidences secondaires</i>	12
<i>Logements vacants</i>	64
	374 Logts
Soit	47 logts/an

POINT MORT PROSPECTIF 2020-2030 (10 ans)

DESSERREMENT THEORIQUE

Population des résidences principales en 2020	5500
Nombre de personnes par RP en 2030	2,4
Nombre de résidences principales en 2020	2233
Desserrement	59 logements

RENOUVELLEMENT ESTIME

Logements construits entre 2020 et 2030	200
Parc total de logements en 2030	2650
Parc total de logements en 2018	2458
Renouvellement	8 logements

EVOLUTION DES RESIDENCES SECONDAIRES

Résidences secondaires (RS + LO) en 2030	70
Résidences secondaires (RS + LO) en 2020	70
Résidences secondaires	0 logement

EVOLUTION DES LOGEMENTS VACANTS

Logements vacants 2030	180
Logements vacants 2020	170
Logements vacants	10 logements

SIMULATION POINT MORT (PERIODE 2020/2030)

Desserrement	59
Renouvellement	8
Résidences secondaires	0
Logements vacants	10
	77 logts
Soit	5 logts/an

PERSPECTIVES DE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE 2020-2030

Apport de population = habitants supplémentaires	900
Hypothèse nombre personnes/ménage en 2030	2,4
Logements nécessaires (2020-2030)	375 Logts

Logements autorisés entre 2018 et 2022 -250 Logts

Besoins globaux en logements 2020-2030 202 Logts

Production moyenne annuelle de logements sur la période 2020-2030 18

Le desserrement des ménages

D'une manière générale, le nombre moyen d'occupants par logement ne change pas beaucoup.

Le desserrement implique donc une augmentation du nombre de logements pour loger une population égale.

Le renouvellement des logements

La construction de nouveaux logements n'entraîne pas nécessairement l'augmentation du parc de logements : certains logements sont vétustes ou inadaptés. Ils sont démolis et reconstruits. Compte tenu de la faible part de logements anciens sur la commune, le renouvellement reste relativement faible.

Les mutations de résidences secondaires

Les habitations secondaires relèvent d'un statut particulier puisque leurs occupants sont occasionnels. Toutefois, la transformation de résidences secondaires en résidences principales du fait de l'installation définitive des occupants ou de leur revente est un phénomène à prendre en compte dans les besoins de logements.

Les logements vacants

La diminution du nombre de logements vacants suppose la remise sur le marché de ces logements, à moins qu'ils ne soient supprimés ou convertis dans un autre usage (activités, services, équipements...) phénomène marginal. Cette variation est calculée à partir de situations de vacance au moment des recensements et doit donc être relativisée car la vacance peut être de courte durée et simplement liée à une mise en vente ou un changement de bail lors de la période de recensement.

Les besoins liés à la croissance démographique

Afin de permettre à la population communale de se renouveler et de limiter les tendances futures au vieillissement, il convient de prévoir une croissance démographique appropriée.

En proposant un taux moyen d'environ 1%/an pour les années 2020 à 2030, l'estimation de population supplémentaire aboutit à une croissance d'environ 6 700 habitants.

En appliquant un nombre moyen d'occupants par logement de 2,4 l'équivalent logement est estimé à environ 200 de logements sur 10 ans, soit environ 18 logements neufs par an en moyenne pour accueillir des populations supplémentaires.

Développer le territoire communal de manière rationnelle, modérée et équilibrée

A l'horizon 2030, la commune souhaite mettre en place les moyens d'un développement rationnel, modéré et équilibré, afin de maintenir un dynamisme démographique et de prévoir l'accueil de nouveaux ménages.

Le principe retenu se base sur une urbanisation progressive, axée sur la modération de la consommation foncière. Pour autant, la commune doit anticiper et prendre en compte le desserrement des ménages et permettre le renouvellement de la population pour enrayer la décroissance démographique et la tendance au vieillissement. Il est donc nécessaire d'envisager **une croissance démographique mesurée : environ 6 700 habitants à l'horizon 2030, soit de l'ordre de 1% de croissance moyenne annuelle (-0,2% sur la période précédente 2013-2018).**

Afin d'assurer le renouvellement de la population et le dynamisme démographique de la Commune, la Municipalité entend permettre la réalisation **d'environ 200 logements diversifiés à l'horizon 2030** (soit sur une période de 10 ans, la production de l'ordre de 18 logements / an en moyenne), pour répondre aux besoins endogènes et exogènes de la commune.

III.6 Le potentiel de densification de l'enveloppe urbaine

Permettre, tout en le contrôlant, le processus de densification au sein de l'enveloppe urbaine

Afin de contenir l'étalement urbain, la densification des zones déjà urbanisées est prioritaire sur la consommation de nouveaux espaces naturels, conformément aux dispositions législatives.

Grâce à l'assouplissement des règles de construction et d'aménagement, de nouvelles possibilités permettent d'optimiser les espaces résiduels et donc de poursuivre leur utilisation tout en respectant les caractéristiques urbaines et spécificités paysagères et architecturales des quartiers.

Il s'agit d'autoriser une densification au sein des zones urbanisées, pour permettre des évolutions du tissu existant, et des constructions nouvelles au sein des quartiers avec des « dents creuses » (parcelles non bâties, possibilités de division et de construction, sites de requalification, friches ou délaissés...).

L'évaluation du potentiel de développement des logements repose sur la prise en compte :

- du potentiel résiduel au sein de l'agglomération, à savoir :
 - les parties non protégées ou non soumises à des risques identifiés sont fortement urbanisées,
 - les terrains libres sont rares ou identifiés comme des espaces verts qu'il convient de protéger pour leur qualité paysagère et leur rôle de trame verte au sein de l'agglomération.
- des dents creuses ou de projets structurants à court ou à long terme.

Il s'agit essentiellement d'opérations s'intégrant au gré des opportunités dans les zones urbanisées ou dans les zones à urbaniser.

Ce potentiel existant (zones urbaines et zones à urbaniser) permet de répondre aux besoins en logements issus du point mort et de la poursuite de croissance démographique. De part la diversité des propriétés, ils permettent également de diversifier le parc et notamment de réaliser un certain nombre de logements sociaux

Le potentiel de densification au sein de l'enveloppe urbaine de la commune a été évalué.

Il est estimé à **environ 190 logements** (avec un taux de rétention foncière de 40%), comprenant le secteur de Tire-Barbe (environ 1,4 hectare), couvert par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP), où est envisagée la réalisation d'environ 80 logements diversifiés, tant en typologie qu'en financement (25% de logements sociaux notamment). Ce secteur est déjà ouvert à l'urbanisation destiné à être requalifié et densifié.

La commune souhaite cependant que cette densification soit maîtrisée et organisée dans le cadre du P.L.U., afin de préserver une cohérence urbaine avec l'existant.

Besoins en logements (2020-2030)	Environ 200 logements à produire
----------------------------------	---

Secteur à projets (OAP)		
Secteur en extension	Secteur de densification	Densification dans le diffus
0 logt	« Tire Barbe » 80 logts mixtes	Potentiel « théorique » : env. 200 logts Potentiel « réaliste » (avec 40% de rétention) 110 à 120 logements

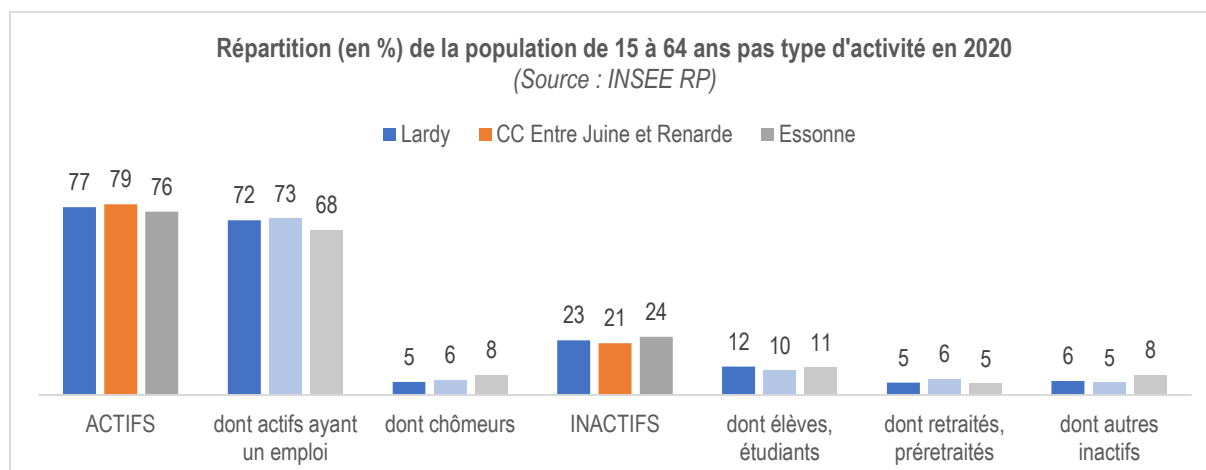
IV – Données socio-économiques

IV.1 La population active de la commune

▪ La population active

Les données de l'INSEE concernant la population de 15 à 64 ans, donne pour la commune de Lardy un taux d'actifs de 77% en 2020, équivalent à celui de la communauté de commune (79%) et du Département (76%). Cependant le taux de chômeurs est plus faible sur la commune, 5%, que sur le Département, 8%.

Les inactifs représentent 23% des 15-64 ans, dont 12% sont des élèves ou étudiants.

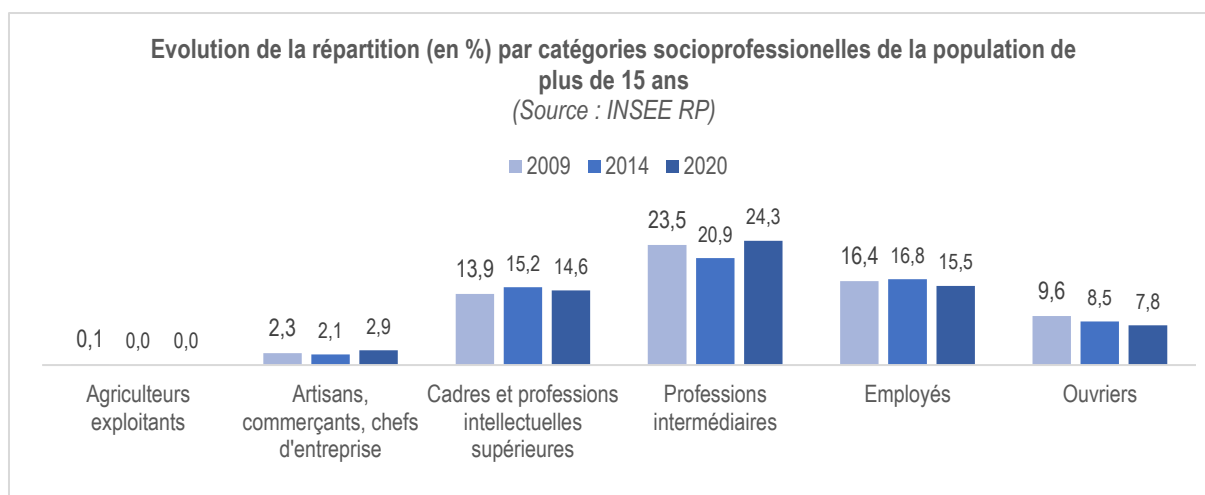


▪ Les catégories socio-professionnelles

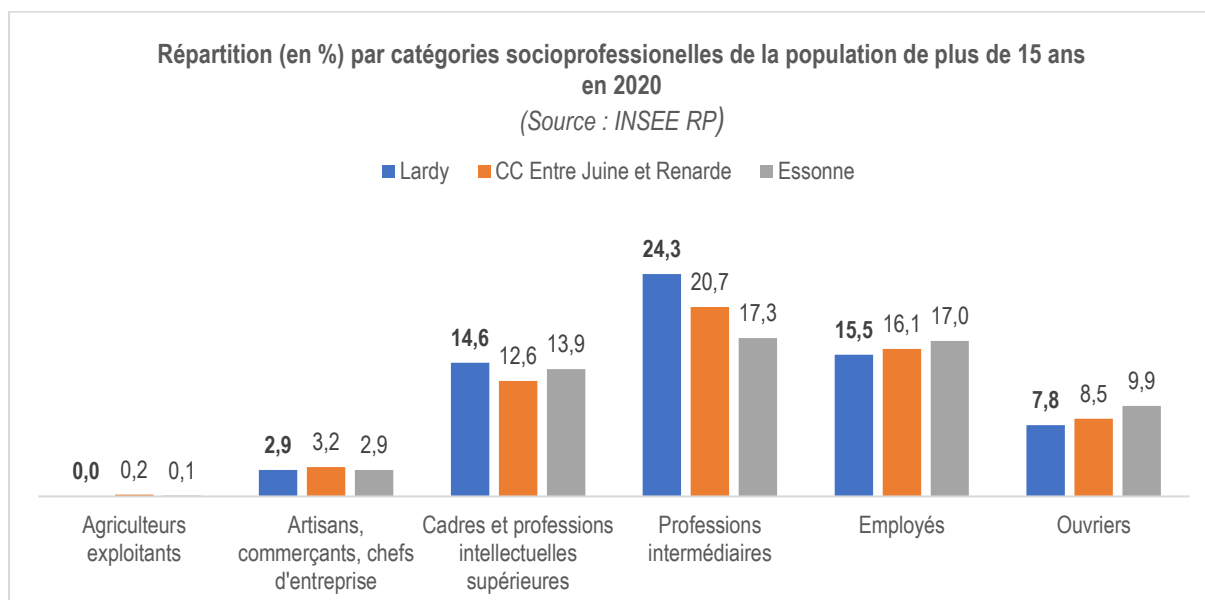
En 2020, sur la commune de Lardy, au sein de la population de plus de 15 ans, les catégories socio-professionnelles les plus représentées étaient les professions intermédiaires (24,3%).

Les tendances observées depuis 2020 sont :

- Une tendance à l'augmentation de la part des cadres et professions intellectuelles, passée de 13,9% à 14,6% en 11 ans ;
- Une augmentation de la part des artisans, commerçants et chefs d'entreprises (2,3% à 2,9%), ainsi que de la part des employés (16,4% à 15,5%)
- Une diminution progressive de la part des ouvriers (9,6% à 7,6%) ;
- La part des agriculteurs exploitants reste nulle sur la commune ;
- Enfin, la part des autres personnes sans activité professionnelle reste stable à 14,7%.



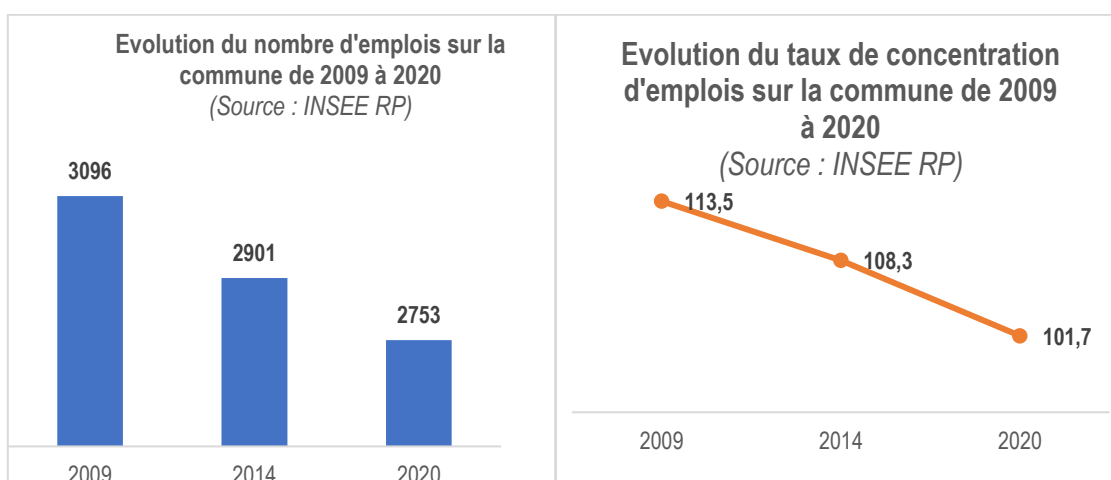
La population de Lardy se distingue par une plus forte représentation des professions intermédiaires, 24,3% contre 20,7% sur la CCEJR et 17,3% sur l'Essonne. La part des employés, bien qu'en augmentation reste inférieure à celle observée à l'échelle intercommunale, 15,5% à Lardy contre 16,1% sur la CCEJR.



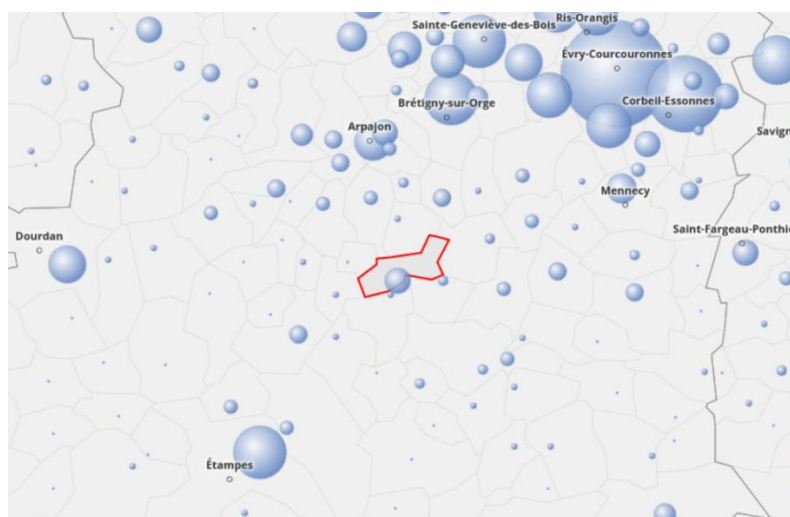
IV.2 Les emplois et activités sur la commune et dans le secteur

En 2020, l'INSEE dénombrait 2 753 emplois sur la commune de Lardy. Il s'agit d'un nombre en baisse par rapport à 2014 et surtout 2009, où l'on dénombrait 3 096 emplois, soit une baisse de 343 emplois.

Le taux de concentration des emplois, qui mesure le rapport entre le nombre d'emplois total d'un territoire sur le nombre de résidents qui en ont un, montre que la commune est un pôle d'emplois dans le secteur. Ainsi, en 2020 il y avait sur la commune de Lardy 101,7 emplois pour 100 personnes actives qui y résidaient. Ce taux est toutefois en baisse, conséquence directe de la diminution du nombre d'emplois sur la commune.



Nombre d'emplois dans le secteur de Lardy (capture statistiques-locales.insee.fr)



Le secteur d'activité dominant sur la commune en 2020 est de très loin celui du commerce, transports et services divers, qui représentent trois emplois sur quatre, contre un sur deux en moyenne en Essonne. Cette surreprésentation est liée à la présence du groupe Renault sur la commune. Le second secteur d'activité de la commune est celui de sphère publique (administration, enseignement, santé...), mais ne représente que 15,5% des emplois, contre 17,1% en moyenne en Essonne.

▪ **L'activité commerciale**

Le secteur

L'activité commerciale à Lardy est représentée par:

Commerces présents à Lardy	
<u>Bourg</u>	<u>Pâté</u>
"Centre commercial" Tire Barbe: - Boucher (cellule commerciale en attente de reprise)	« Centre commercial" Intermarché »
- Pizzeria	1 boulanger
- Dépôt vente	1 bar
- Auto-école	1 bar restaurant
2 Epiceries	1 laboratoire médical
Fleuriste	Restaurant rapide / traiteur
Esthéticienne	Vétérinaire
2 coiffeurs	Pharmacie
2 boulangers dont 1 bio	Cabinet médical
1 café tabac journaux en face de la gare	Kiné
1 café vers l'église	Coiffeur
2 restaurants	
1 pharmacie	
Cabinet médical	
Kiné	
1 boucher	

L'activité commerciale est complétée par la tenue de marchés :

- Un marché se tient tous les vendredi matin sur la place de l'église : on y recense un poissonnier, un marchand de légumes, un boucher charcutier, un fromager, un libraire, un pépiniériste, pizza rapide et ponctuellement, vente de vêtements et de chaussures. Il fonctionne assez bien, mais la commune estime qu'il fonctionnerait mieux s'il avait lieu le samedi matin. Un marché a été créé au pâté le samedi matin, mais il n'a pas vécu plus d'un mois.
- Une pizzeria ambulante existe place de l'église le samedi soir
- Tous les ans est organisé sur la commune un marché biodynamique (norme demeter) par le boulanger.

▪ **Le secteur tertiaire**

C'est le secteur le plus dynamique sur la commune. Le centre Renault constitue le poids lourd du secteur, premier employeur sur la commune avec 2000 emplois. La commune emploie 60 personnes. L'AFPA, implantée dans le quartier à Cochet à cheval sur Lardy et Saint Vrain est également un gros employeur.

Problématique Renault, entreprise d'envergure internationale

La société Renault s'est implantée sur la commune dans les années 1950, avec une fabrique de tracteurs. Elle possède sur le territoire de la commune de Lardy un centre technique d'une superficie de 136 hectares regroupant toutes les activités de mise au point des moteurs du groupe Renault. Elle offre 2000 emplois, dont un tiers de prestataires extérieurs. Pour des raisons de croissance économique, le constructeur automobile a besoin de réaliser de nouveaux bâtiments sur ce site.

Or, le centre comporte 2 zones distinctes:

- une zone urbaine au Sud située en site inscrit d'environ 50 hectares, où les possibilités de construire résiduelles sont devenues insuffisantes pour satisfaire la politique de développement économique du centre
- et une zone naturelle au Nord espace boisé classé d'une superficie totale de 86 hectares qui a été incluse dans le périmètre du site classé de la Vallée de la Juine (Décret du 18 juillet 2003). Dans ce secteur, il n'est pas prévu d'extension.

Aussi un des enjeux du PLU est de permettre le développement économique du centre tout en respectant les protections dont une partie du site fait l'objet.

IV.3 Les activités agricoles

Les chiffres présentés ci-dessous sont issus du recensement général agricole, appelé Agreste. Il a été réalisé en 1988, 2000 et 2010 pour les informations les plus récentes.

Ce recensement s'attache à définir la structure des exploitations, les différents statuts, les modes de production, la composition des exploitations, les productions, le matériel utilisé...

Si les informations concernent principalement les exploitations et leur lieu d'exploitation, elles ne concernent pas le territoire communal : la Surface Agricole Utile des exploitations est celle effectivement utilisée par les exploitations qui ont leur siège dans la commune concernée. L'exploitation peut avoir des terres dans la commune concernée mais aussi dans les communes voisines, et inversement avec des exploitations localisées dans les communes voisines.

La SAU communale est l'ensemble des terres qui sont effectivement cultivées dans la commune concernée, quel que soit la localisation des exploitations.

Aucune exploitation agricole n'est recensée à Lardy en 2010, pour informations en 2000, 5 exploitations agricoles avaient leurs sièges sur la commune.

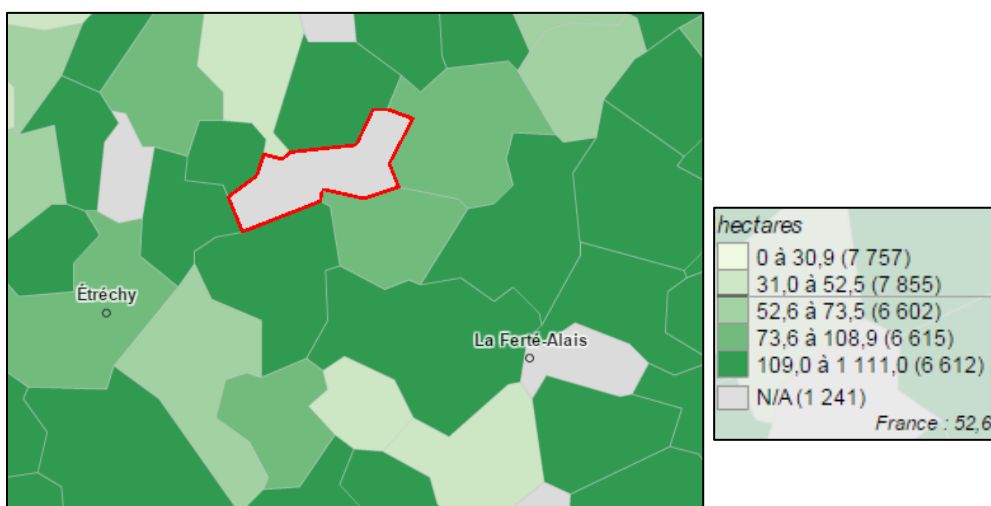
La surface agricole utilisée en 2010 à Lardy est de 0 hectare contre 89 hectares en 2000. Comparativement la moyenne en France est de 52,6 hectares.

Ceux-ci s'expliquent par le fait que les terres ne sont pas cultivées par une exploitation de la commune mais des communes avoisinantes.

En effet, peu de terres agricoles sont présentes sur le territoire communal, mais celles-ci sont mises en valeur par des agriculteurs de communes voisines (environ 110 hectares soit 14,3% du territoire). Les terres cultivées sont essentiellement vouées à la culture de céréales.

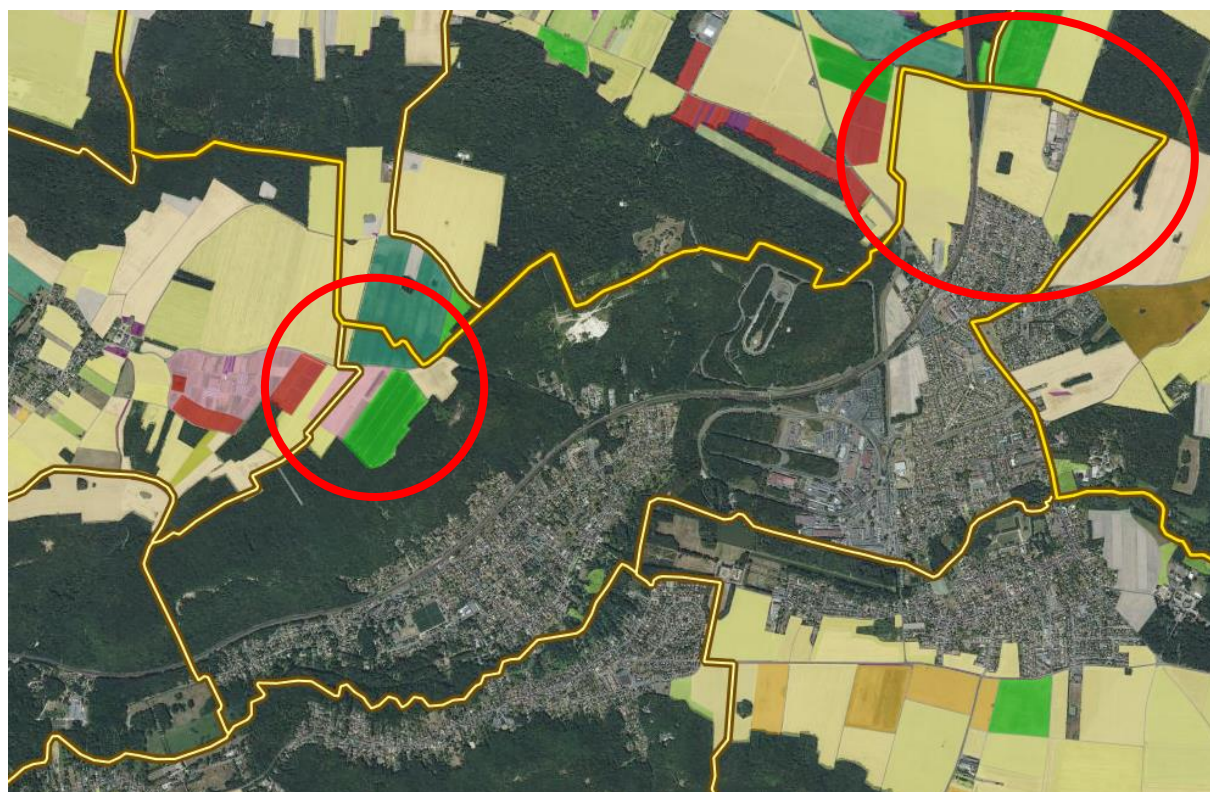
En ce qui concerne les circulations agricoles, le centre-bourg et le secteur du Pâté ne sont que très peu impactés par le passage des engins agricoles car les sièges d'exploitation sont situés en dehors du territoire communal et les surfaces cultivées (situées sur les marges du territoire lazarcois) sont globalement localisées à proximité de leurs sièges ce qui limite d'une part les mouvements dans leur globalité et préserve les espaces urbanisés de ce type de circulation

SAU moyenne en 2010



Surfaces agricoles sur la commune

(Données Registre parcellaire graphique - Capture Géoportail.fr)



V – Équipements et services à la population

V.1 Les équipements et commerces de la commune

▪ **Le niveau d'équipement**

En 2018, la base permanente des équipements de l'INSEE dénombrait 149 équipements sur la commune de Lardy, soit une moyenne de 1 équipement pour 37 habitants.

▪ **Les différents équipements**

❖ Les équipements et services administratifs

- Hôtel de ville et annexes
- Bureau de poste
- Brigade de Gendarmerie
- Local Police Municipale
- Centre d'incendie et de secours
- Services techniques

❖ Les équipements culturels

- Église
- Cimetières
- Chapelle

❖ Les équipements socioculturels

- Conservatoire de Musique
- Salle municipale Joffre
- Bibliothèque
- Pôle Multiculturel
- Espace social (CCAS, Anciens)
- Centre de loisirs
- Une salle polyvalente de quartier
- Maison des jeunes

❖ Les équipements sportifs

- Stade
- 3 aires de jeux d'enfants
- Centre équestre
- 2 gymnases communaux
- 2 courts de tennis

❖ Les équipements scolaires

Durant tout le premier et second cycle, les enfants peuvent être scolarisés à Lardy :

- Deux écoles (maternelle et élémentaire) sont présentes de chaque côté de la ville, avec un rééquilibrage sur les deux lorsque la ZAC a été construite.

Projet d'une nouvelle école élémentaire Route Nationale.

- Une école privée maternelle et élémentaire est également présente sur la commune. Elle accueille environ 30 enfants de Lardy.
- Un collège a ouvert ses portes en 2008 à « Cochet », le collège Germaine Tillion.
- 2 restaurants scolaires sont présents sur la commune.

La commune dispose également d'une crèche parentale pour l'accueil des tout-petits. Cette offre est complétée par les assistantes maternelles présentes sur la commune.

Projet de déplacement de la crèche. Nouvel équipement en projet par la CCEJR.

❖ Les équipements sanitaires

La commune de Lardy ne dispose pas, en raison de sa taille, d'équipement de santé. Les habitants de la commune bénéficient de la proximité des équipements hospitaliers d'Arpajon, Etampes ... (bonne desserte en matière d'infrastructure de transport notamment routière). Par ailleurs, médecins, infirmiers, kinésithérapeutes et dentistes se trouvent sur le territoire communal, ainsi que deux pharmacies. Ce qui complète l'offre sanitaire.

La commune dispose donc d'une couverture médicale satisfaisante.

❖ Autre

- 2 Gares (une sur le bourg et une au Pâté)
- Une déchetterie
- Une aire pour les gens du voyage

V.2 Les associations

La commune de Lardy compte près d'une quarantaine d'associations. Leurs activités couvrent divers secteurs avec une majorité dans le secteur sportif. Elles contribuent à conforter l'attrait de la commune. Le projet communal de renforcement des équipements devra entre autres améliorer la vie de ces associations et développer l'animation dans la commune.

V.3 Le déploiement du réseau Très Haut Débit

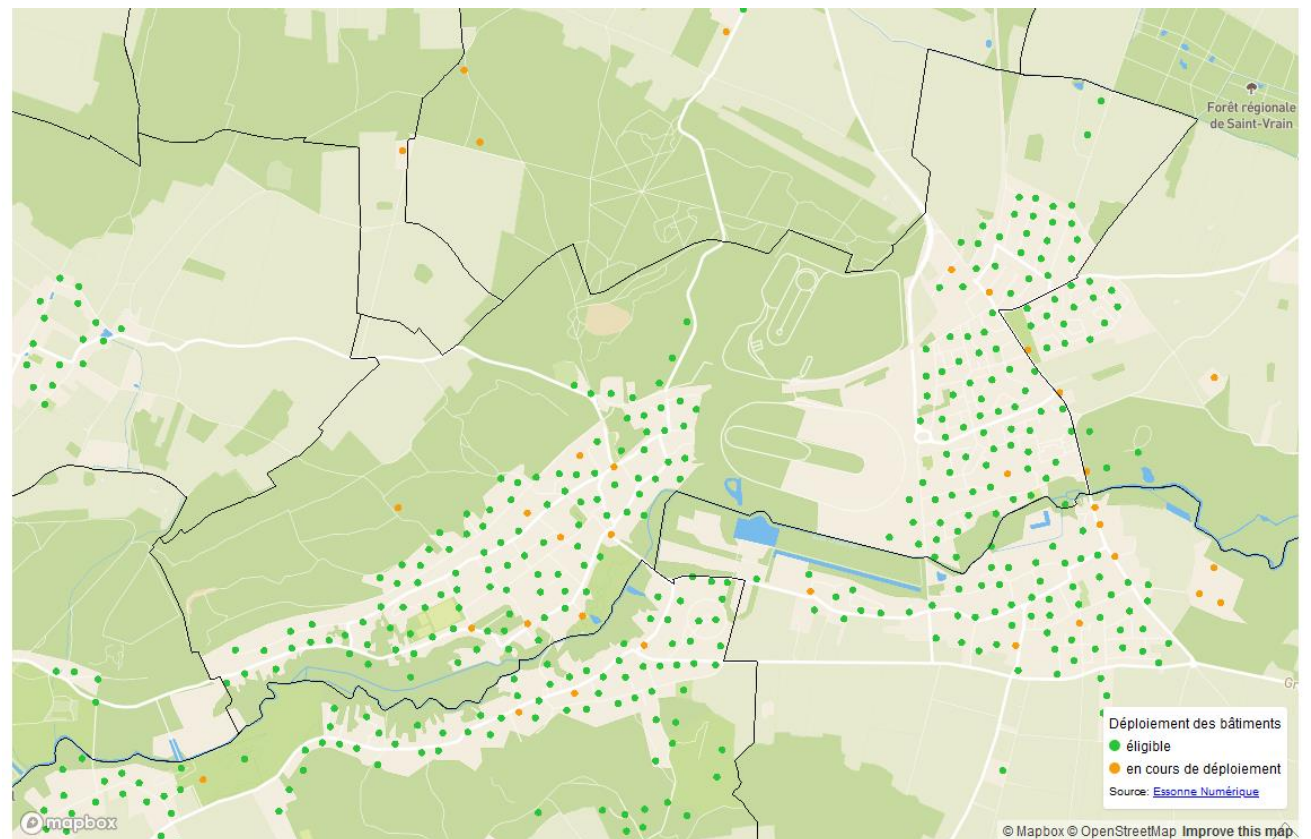
Afin d'assurer le déploiement du très haut débit le Conseil départemental de l'Essonne et 7 EPCI (124 communes) se sont regroupés au sein d'un Syndicat Mixte Ouvert Essonne Numérique créé le 11 octobre 2016.

Dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) adopté par le Conseil général de l'Essonne le 12 mars 2012 et le 17 décembre 2012 et adopté par le comité syndical du Syndicat Mixte Ouvert lors de sa séance du 2 novembre 2016, il a été décidé la mise en place un réseau de communications électroniques à Très Haut Débit (THD).

- Sur les 196 communes de l'Essonne, l'initiative privée (Zone Très Dense et Zones AMII) porte sur 57 communes. Ces 57 communes sont directement déployées par les opérateurs privés et leur déploiement est explicité ci-dessous. Sur l'ensemble des communes du département, Orange et SFR ont fait part de leur intention de déployer leur réseau 54 communes.
- Par ailleurs 34 communes sont concernées par des initiatives publiques FttH (Zone Conventionnée) lancées par des Établissements publics de coopération intercommunale.
- Enfin le projet Très Haut Débit départemental porte ainsi sur 124 communes, totalisant 116 218 locaux (20% du département). Ce déploiement concerne les 7 EPCI adhérentes au SMO.

La commune de Lardy et la communauté de communes Entre Juine et Renarde sont donc intégrées dans le déploiement départemental. La commune de Lardy étant située en jalon 4.

Déploiement des bâtiments



VI – Circulations et déplacements

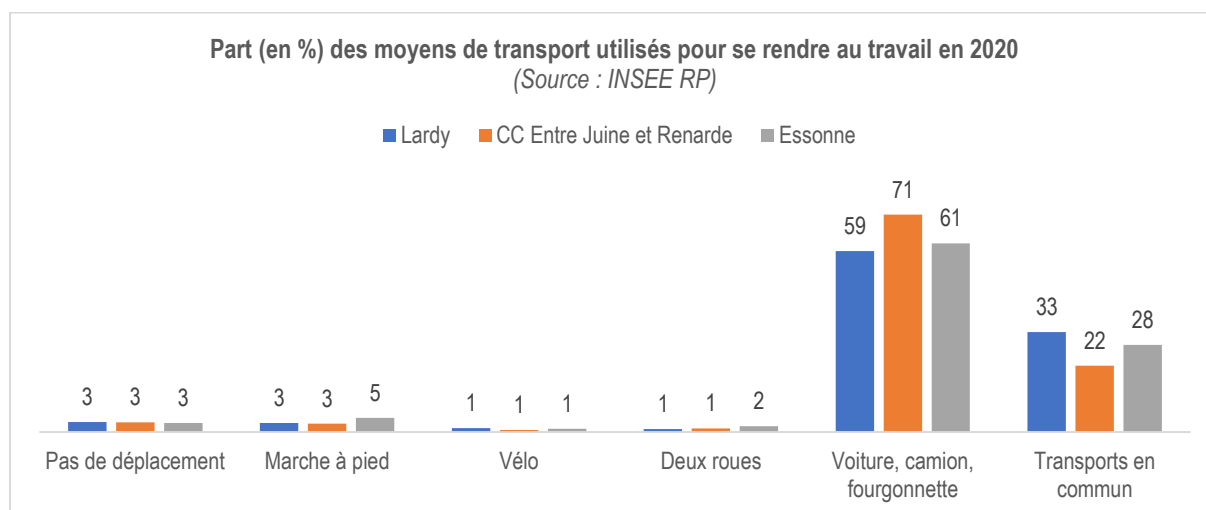
VI.1 Les moyens de transports et de déplacements

La commune de Lardy jouit d'une bonne desserte routière et ferroviaire. Des ouvrages ont été construits pour permettre aux habitants de Lardy de se déplacer que cela soit des passages sous la voie ferrée ou des ponts. Mais la principale particularité de Lardy est son découpage en deux entités urbaines séparées par le bois et l'ancien parc du Mesnil-Voisin où s'est installé le centre technique Renault. A part par le RER C, il n'y a aucun moyen de passer de l'une à l'autre entité sur le territoire de Lardy. Il faut emprunter la route de Lardy qui passe à Bouray-sur-Juine au Sud du Château pour rejoindre Cochet au bourg de Lardy.

▪ **Les modes de transports utilisés pour les déplacements domicile/travail**

Selon l'INSEE, en 2020, 59% des habitants utilisent la voiture pour leur trajet domicile/travail et 33% se déplacent en transport en commun. Les 8% restants se partagent entre la marche à pied, le vélo et le travail à domicile. La proportion de personnes utilisant les transports en commun pour une commune de cette taille est élevée. Elle est due à la présence des deux gares de RER C qui permet aux habitants de se rendre au travail dans une large partie de l'Île de France assez facilement par rapport à des villes de même taille qui n'ont pas de gare.

En comparaison, la part d'utilisation des transports en commun est en moyenne plus réduite sur la communauté de communes Entre Juine et Renarde (22% des déplacements), ainsi que sur le département (28 %). La part des utilisateurs de transports en commun à Lardy est donc très importante par rapport à d'autres zones rurales du département. Plus que les lignes de bus, c'est surtout le RER C qui est emprunté.



VI.2 Le réseau routier

▪ **Les grands axes principaux :**

A Lardy, le principal axe de communication et le plus emprunté est la RD 449. Elle traverse Lardy du Nord au Sud et permet de se rendre à Arpajon.

Le trafic sur la RD 449, mesuré au point de mesure le plus proche de Lardy, en traversée de Cheptainville, s'élève à 13787 véhicules/jour dont 3,8 % de poids-lourds (PL). La voie est chargée à plus de 10000 véhicules/jour jusqu'en son point de connexion avec la RD17 près de la gare de Bouray. Le trafic est alors moins important en direction de Bouray-sur-Juine (5698 véhicules/jour en traversée de Bouray-sur-Juine). Le différentiel peut s'expliquer en partie par la localisation à proximité de cette RD449 de l'entrée du Centre technique Renault, plus gros employeur de la commune (2000 personnes environ).

Au niveau de Renault, un giratoire marque la division de la RD en deux branches. L'une prend la direction de La Ferté-Alais et permet de prendre la route de Lardy à Bouray-sur-Juine pour rejoindre le bourg de Lardy.

L'autre branche passe par le boulevard du Québec et se dirige vers Bouray-sur-Juine en longeant la limite communale Est et le centre AFPA, deuxième employeur de la commune. Cette RD est l'un des plus importants passages de poids lourds après la RN 20.

La RD 99 qui traverse les bois du Nord de la commune, est fréquentée par un peu plus de 1 707 véhicules / jour dont 4,8 % PL. Cet axe historique prend la direction de Paris ou d'Orléans.

La RD 146 correspond à Lardy à la rue de Panserot. Cette RD part du bourg pour prendre la direction d'Etampes. Le trafic sur cette RD est d'environ 1 271 véhicules / jour dont 1,8% de PL.

Quant à la RD 17, elle part de la Gare de Bouray pour se diriger vers Saint-Vrain. Elle est fréquentée par environ 2547 véhicules/jour dont 3% de PL.

Extrait de la carte du trafic routier en Essonne en 2020 (Source : CD 91)



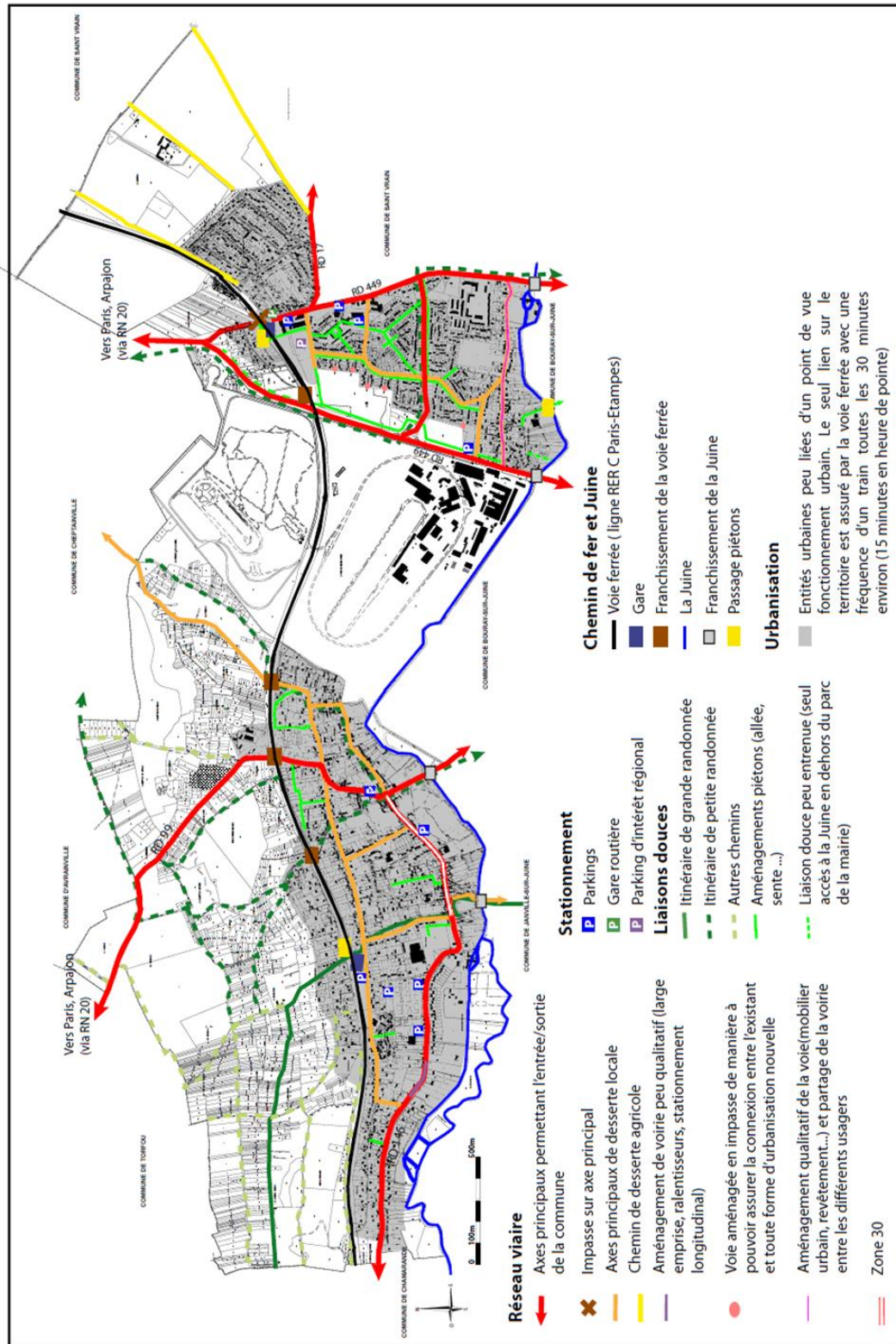
▪ **Les voies secondaires :**

D'autres axes moins importants structurent la ville de Lardy. Les rues du bourg sont aménagées tel un damier. D'Ouest en Est, des voies importantes comme la rue du chemin de fer, la Grande rue et la rue du verger. La Grande rue est limitée à 30km/h. Pour relier ces deux axes, des perpendiculaires traversent le bourg du Nord au Sud comme la rue de la Gare ou l'avenue Foch.

Au sein de la ZAC Cornuel, les voies sont hiérarchisées. Les axes principaux correspondent aux routes départementales citées précédemment. Puis l'avenue Pierre Gilles de Gênes et l'avenue Albert Camus relient les voies principales. Les rues Jacques Cartier et René Cassin structurent la zone selon un axe Ouest/Est. Un ensemble

de petites voies desservent ensuite les parcelles. Au Nord/Ouest de la ZAC, les voies sont aménagées en impasse pour permettre une prolongation éventuelle de l'urbanisation dans le futur.

CARTE FONCTIONNEMENT URBAIN



▪ **Les parcs de stationnement**

Les capacités de stationnement sont réparties sur l'ensemble du territoire communal, mais se regroupent essentiellement autour des équipements majeurs. Ne seront pris en compte ici que les places incluses dans des parcs de plusieurs places de stationnement, hors stationnement longitudinal propre à la plupart des rues laziarcoises.

Le bourg et ses équipements publics : environ 450 places

- La gare RER de Lardy : environ 150 places
- La Mairie : environ 20 places
- La place de l'église : environ 35 places
- Le stade de football : environ 90 places
- Le gymnase : environ 35 places
- Le secteur Tire-Barbe : environ 47 places
- La bibliothèque et ses abords : environ 32 places
- Le parking de la rue du Pré Bénard : environ 40 places

Le Pâté : au moins 250 places

- Le parking situé le long de l'allée Cornuel : environ 47 places
- Le parking du gymnase intercommunal : environ 170 places
- Le parking du collège G. Tillion : environ 25 places
- Les abords du site Renault : environ 16 places

Les abords de la gare de Bouray

La gare de Bouray se caractérise par un important parc de stationnement de 420 places, qualifié d'intérêt régional, intégrant notamment 2 places identifiées pour le service de covoiturage IDVROOM (en lien avec la SNCF). Ce service étant appelé à se développer dans le cadre des réflexions sur le réaménagement du pôle gare de Bouray. De nombreux petits parcs de stationnement se localisent également au sein des tissus urbains environnants et viennent compléter l'offre disponible sur le parking de la gare.

PEM BOURAY

LOCALISATION DU STATIONNEMENT PUBLIC ET SA REGLEMENTATION



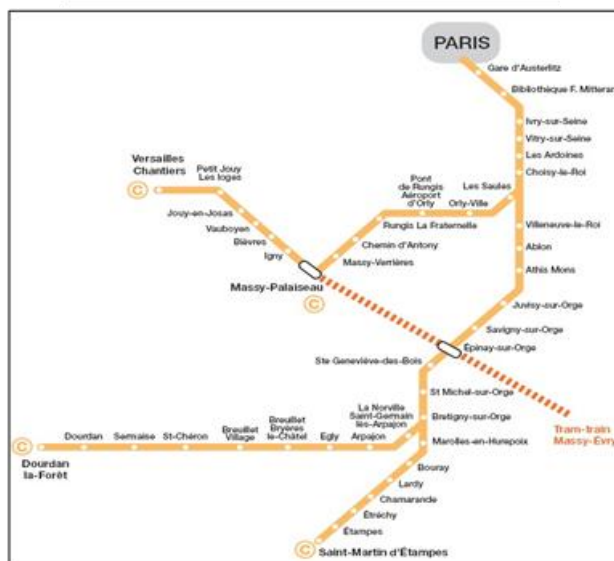
Enfin, il peut être noté qu'une grande part des stationnements existants sur la commune sont situés sur le site Renault, pour lequel des projets d'agrandissement de capacité existent. Toutefois, cette offre est restreinte au personnel et aux visiteurs du site.

VI.3 Les transports en commun

❖ Le RER

La ligne de RER C Paris/Saint Martin d'Etampes traverse Lardy d'Est en Ouest. La ville a la chance de posséder deux gares sur son territoire : une dans le bourg et une au Pâté. Le RER est en fait le seul lien physique entre les deux entités urbaines du bourg et Pâté-Cochet. On compte un train tous les trente minutes en heure creuse et un train toutes les quinze minutes en heure de pointe. Cette ligne RER est un grand avantage pour Lardy. Cela permet à la commune d'accueillir une population qui travaille à Paris (stations Bibliothèque Mitterrand, Gare d'Austerlitz, Saint Michel...) ou dans d'autres pôles du département comme Massy-Palaiseau ou Ivry sur Seine. Un tram-train de Massy-Palaiseau vers Evry est en projet. Ce tram-train permettra aux habitants de Lardy de se rendre plus facilement à Massy (cela évitera un changement de branche trop long) et leur donnera la possibilité de se rendre à Evry, la préfecture du département.

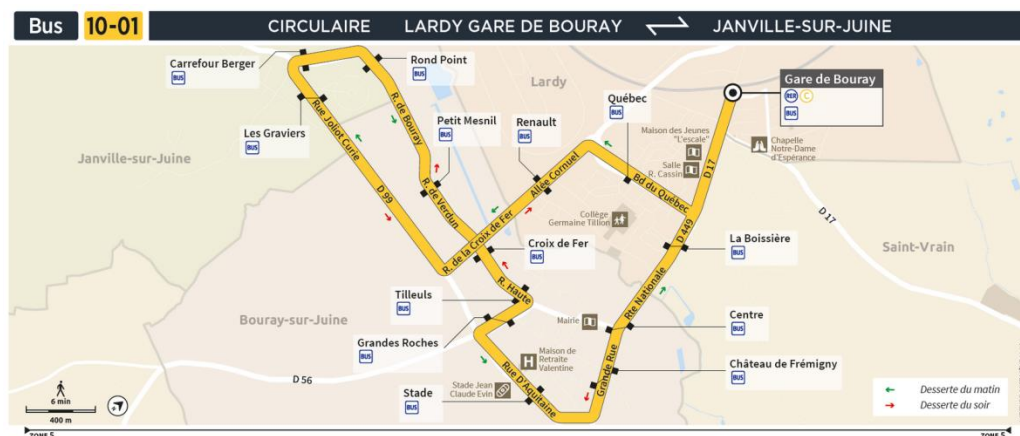
Partie Sud du RER C



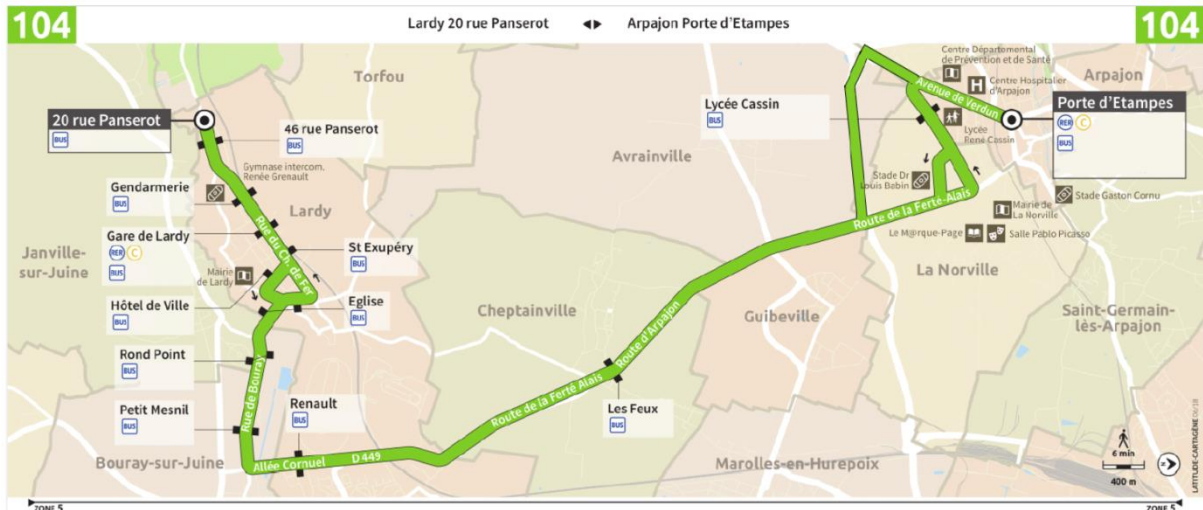
❖ Les lignes de bus

La ville est aussi desservie par le réseau de bus. Les transports scolaires sont un domaine d'intérêt intercommunal : il s'agit du transport des enfants résidents sur le territoire intercommunal et scolarisés dans les établissements scolaires publics du second degré conformément à la carte scolaire.

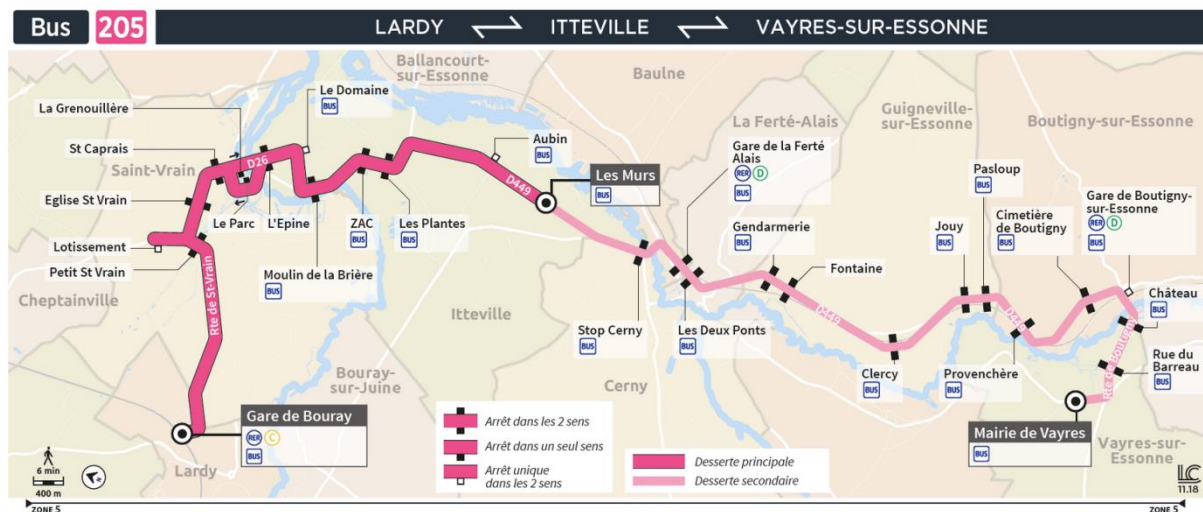
La ligne circulaire 10-01 Lardy Gare de Bouray – Janville-sur-Juine



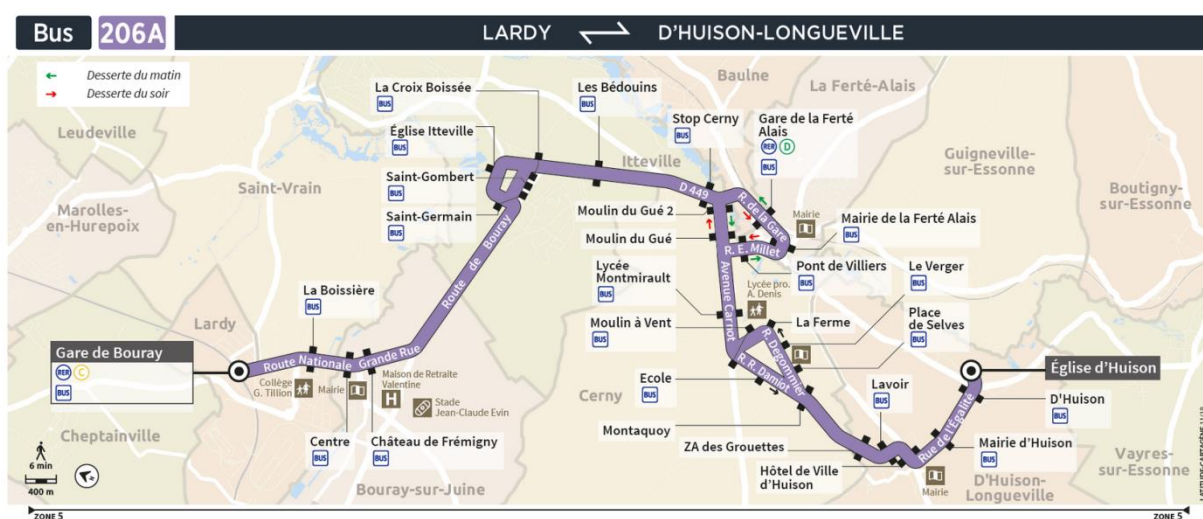
La ligne 104 Lardy – Arpajon



La ligne 205 Lardy – Itteville – Vayres-sur-Essonne



La ligne 206 A/B Lardy – D'Huisson-Longueville/La Ferté-Alais

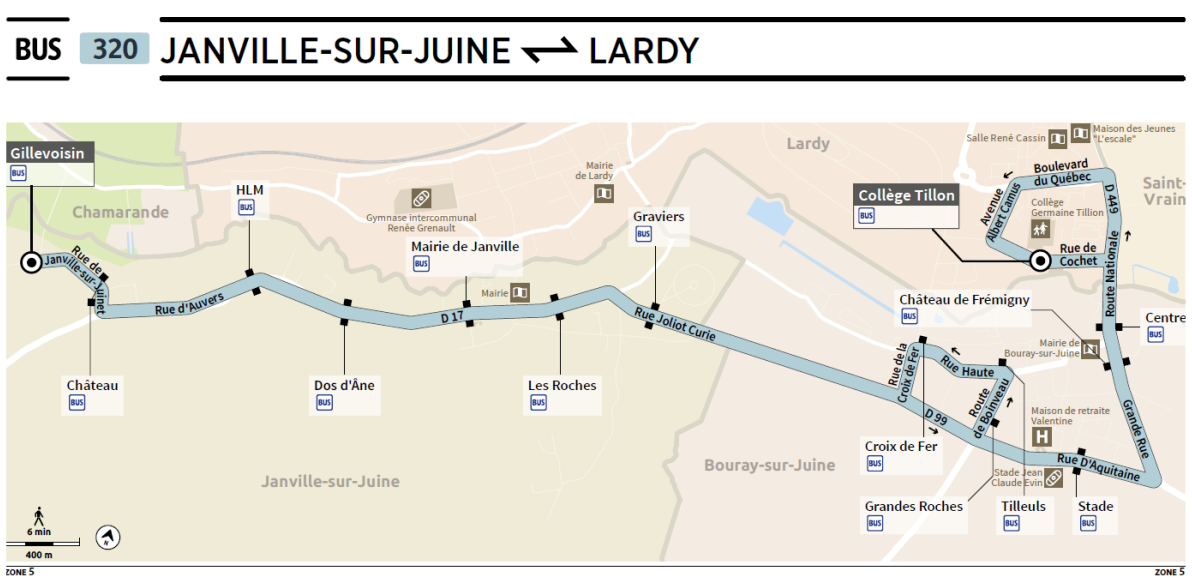




La ligne 203 Arpajon – Itteville



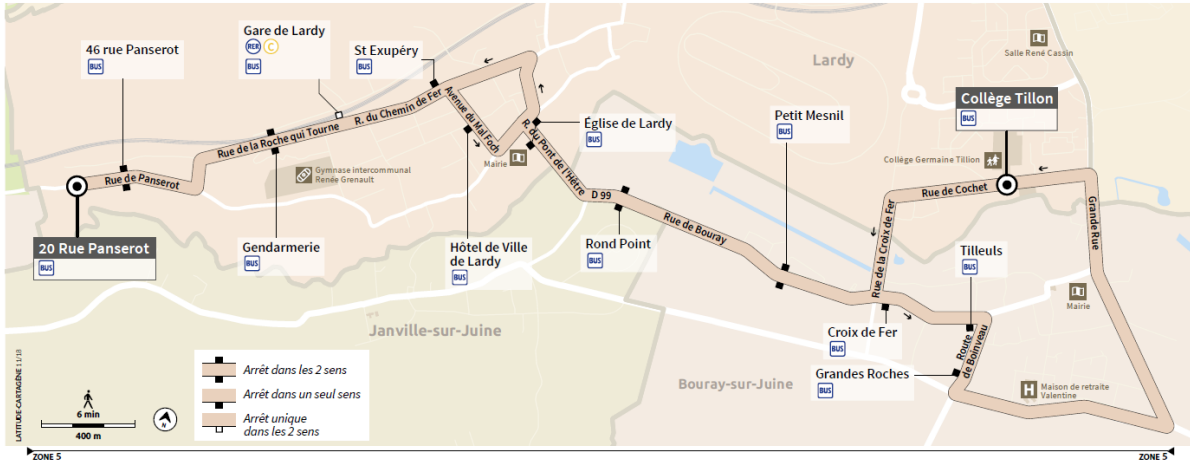
La ligne 320 Janville-sur-Juine – Lardy



La ligne 320 permet notamment aux élèves de Janville-sur-Juine et de Bouray-sur-Juine de rejoindre le Collège Tillion à Lardy.

La ligne 321 Lardy (rue Panserot) – Lardy (Collège Tillion)

BUS 321 LARDY 20 rue Panserot ↔ LARDY Collège Tillion



La ligne 321 permet notamment aux élèves de du bourg de Lardy et de Bouray-sur-Juine de rejoindre le Collège Tillion à Lardy.

La ligne 322 Lardy – Étampes

BUS 322 LARDY ↔ ÉTAMPES



La ligne 322 relie Lardy à Étampes, en desservant plusieurs communes sur son trajet. La desserte s'effectue à raison de 3 à 4 bus en matinée en direction d'Étampes et de 6 bus par jour en semaine en direction de la Gare de Bouray à Lardy.

La ligne 323 Lardy – Etréchy

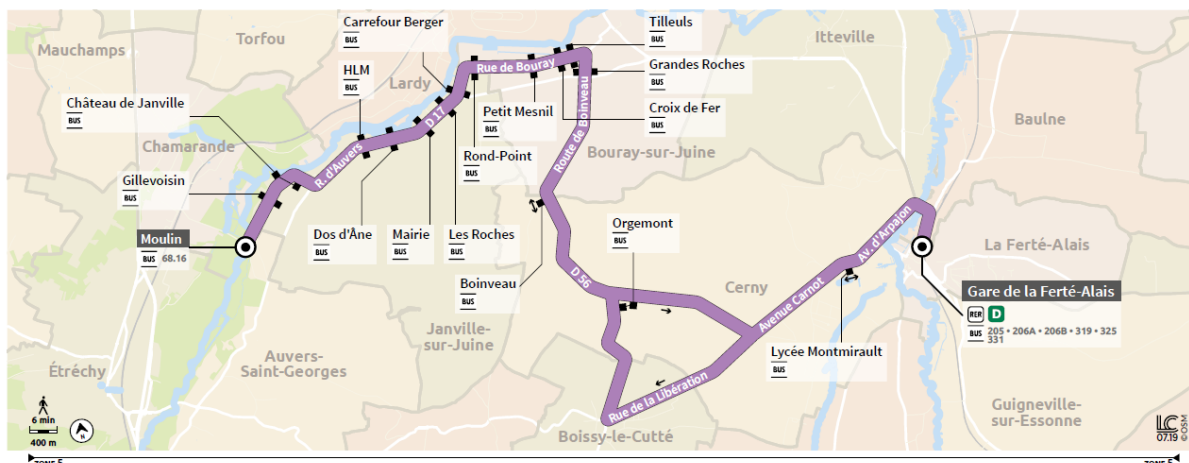
BUS 323 LARDY ↔ ÉTRÉCHY



La ligne 323 permet de relier la gare d'Etréchy et celle de Bouray sur la commune de Lardy en desservant plusieurs communes traversées. La desserte s'effectue à raison de deux bus en matinée en direction de Etréchy et de 3 à 6 bus en direction de Lardy, en fonction du jour de la semaine.

La ligne 324 Auvers-Saint-Georges – La Ferté-Alais

BUS 324 AUVERS-SAINT-GEORGES ↔ LA FERTÉ-ALAIS



La ligne 324 ne traverse pas Lardy mais passe à proximité sur les communes de Janville-sur-Juine et Bouray-sur-Juine. Elle est donc relativement accessible pour les habitants du bourg et du quartier du Cochet, ainsi que des employés du centre Renault.

La fréquence est très faible. Un bus direction La Ferté-Alais par jour, du lundi au vendredi, deux direction Auvers-Saint-Georges.

VI.4 Les liaisons douces

❖ Les allées piétonnes

Un certain nombre de liaisons douces sont présentes dans le bourg de Lardy. Il existe quelques sentes qui ont été aménagées pour que les piétons puissent se rendre de leur quartier vers les axes principaux de la ville. C'est le cas du quartier du Rosset qui possède une sente reliant le lotissement à la rue du chemin de fer ou du quartier du colombier qui a une sente qui permet de se rendre de la rue de la Gare à la rue du chemin de Fer en coupant à travers le quartier.

Liaison douce entre maisons anciennes



Liaison douce dans la ZAC Cornuel



Les liaisons douces du bourg ont été aménagées dans des quartiers récents. On n'en trouve très peu dans le vieux bourg. Seule celle entre la rue de Verdun et la Grande rue est plus ancienne. Cependant, un effort a été fourni dans la petite ZAC du Donjon, récemment aménagée. Une liaison douce part de ce quartier pour rejoindre la Grande rue.

Cependant, il n'existe pas d'itinéraire continu de liaisons douces dans le bourg ce qui pénalise les déplacements piétons.

Au contraire, à Cochet et au Pâté, les liaisons douces ont été pensées de manière continue lors de l'aménagement de la ZAC. Elles partent de la gare et traversent tout le quartier jusqu'au collège. Elles passent à la fois le long des grandes artères de circulation comme le boulevard du Québec comme dans des endroits seulement accessibles aux piétons notamment au niveau de la place du 10 Mai 1962 où l'on trouve des jeux pour enfants ou dans l'allée Louis Aragon. Ces liaisons douces permettent aux enfants de se rendre facilement au collège rue de Cochet à partir du quartier d'habitations ou de la gare de Bouray.

❖ Chemins

De nombreux chemins sillonnent aussi le territoire et notamment un itinéraire de grande randonnée qui traverse les bois au Nord-Ouest de la commune, passe par la gare et traverse le bourg pour se rendre à Janville-sur-Juine. On note également des itinéraires de petites randonnées qui sillonnent les bois au Nord de Lardy pour descendre la rue Jean Michelez et sortir de la commune par le pont de l'Hêtre. Un autre est à noter au Pâté/Cochet. Il longe la RN 20 (direction Arpajon) puis le boulevard du Québec et la route nationale vers Bouray-sur-Juine. D'autres

chemins sont également présents dans les bois du Nord de la commune et entre les parcelles agricoles du Nord-Est du territoire.

On peut regretter l'absence de chemin le long de la Juine qui permettrait aux habitants de découvrir la richesse écologique de cet espace.



Passage sous la voie ferrée au niveau de la gare de Bouray Lardy



Chemin qui part dans les bois au Nord de

Les piétons disposent de quatre ouvrages de franchissement de la voie ferrée et deux passages piétons au niveau des gares. La voie ferrée est donc facilement franchissable surtout que l'espace au Nord de la voie ferrée est moins urbanisé.



Manque de place pour les piétons au niveau du Pont Cornuel dit « Cochet » et Pont de l'Hêtre.

On compte 4 ponts pour franchir la Juine et une passerelle piétonne à l'Ouest du pont Cornuel dit Cochet. Il faut noter que l'espace consacré aux piétons sur les ponts est limité. Ce sont des ponts qui sont classés au patrimoine et qui n'étaient pas prévus pour la voiture au départ. Aujourd'hui la voiture prend la quasi-totalité de l'espace et le piéton doit se contenter de petits trottoirs.

On ne trouve pas de pistes cyclables dans le bourg mais on en recense quelques-unes à Cochet et au Pâté notamment avenue du Québec, sur une partie de la D 449 et rue du Cochet. Deux parcs à vélo sont disponibles à la gare pour permettre aux usagers du RER d'y laisser leur vélo.

❖ Le PDIPR

La loi du 22 juillet 1983 prévoit que l'élaboration du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée pédestre et équestre (P.D.I.P.R.) est une compétence des conseils départementaux. Les itinéraires inscrits à ce plan peuvent emprunter les voies publiques existantes, des chemins ruraux, des chemins appartenant aux collectivités et à l'Etat, ainsi que les chemins de halage.

De l'inscription des chemins au PDIPR découle une obligation de maintien ou de rétablissement de la continuité des itinéraires en cas d'interruption ou d'aliénation. L'inscription de chemins dans le cadre du PDIPR assure donc la protection physique des continuités piétonnes et équestres. Elle permet également aux collectivités de bénéficier de subventions pour les réhabiliter et les valoriser.

Sur la commune de Lardy un certain nombre d'itinéraires pédestres et/ou équestres sont inscrit au PDIPR.

