

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Projet "Attractivité du centre urbain d'Evry Courcouronnes" - Aménagement du secteur Agora - Terrasses - Mazières

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET

Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement	b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m ² .

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Aménagement des espaces publics comprenant démolitions d'équipements vétustes, rénovation / restructuration d'équipements publics existants sur un périmètre de 5,28 ha : le secteur Agora - Terrasses - Mazières.

4.2 Objectifs du projet

Le projet, qui s'inscrit dans l'OIN Porte Sud du Grand Paris, consiste à faire évoluer qualitativement les espaces publics et le partage entre les modes de déplacements afin de redonner de l'attractivité économique, commerciale et urbaine sur le secteur Agora - Terrasses - Mazières, dans le centre urbain d'Evry-Courcouronnes. Cette intervention ne crée pas à ce stade de surfaces habitables ou utiles, elle se limite aux espaces et équipements publics.

Un des objectifs forts du projet est notamment de réactiver le concept de ville-nature (déjà initié par les concepteurs de la ville nouvelle) en cohérence avec les enjeux actuels de renaturation et de (re)construction de villes plus durables, plus confortables et plus attractives. Le projet aura ainsi un impact positif sur l'environnement.

Les autres objectifs sont d'une part de poursuivre la fabrication d'un "centre-ville" classique en confortant, reconfigurant et densifiant le maillage des espaces publics et d'autre part de mettre à plat la "ville tridimensionnelle" en rompant avec le principe d'une ville en 3 dimensions, en revenant dès que possible au sol naturel en créant ou recréant des parcours les plus simples et continus possibles en plan comme en nivellement. Le projet aura donc un impact positif sur les déplacements doux.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux se dérouleront par tranches successives, entre 2022 et 2027 et au delà.

Les premières démolitions interviendront en 2023 et se poursuivront pendant toute la durée du chantier.

Les réaménagements d'espaces publics et d'équipements publics débuteront en 2025, les interventions sur les voies circulables se faisant plutôt en 2027 et au delà (cf. calendrier prévisionnel en page 15 du document annexe).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

A terme, le périmètre de projet Agora Terrasses Mazières présentera des espaces publics beaucoup plus accueillants aux usagers et passants avec la création d'espaces publics arborés constituant des espaces de respiration et de détente, ainsi qu'un lien renforcé avec les parcs créant des connexions paysagères majeures.

Les conditions de déambulation seront rendues confortables, avec la diminution de la prégnance de la voiture. Les accès aux transports en commun seront facilités et plus attractifs.

Les itinéraires cyclables seront continus, sécurisés et dotés de stationnement vélos en quantité adaptée aux besoins.

Le stationnement voiture, réorganisé principalement en infrastructure, sera moins présent sur l'espace public, ce qui permettra de faire évoluer les usages en surface.

Mieux valorisés, les équipements publics, locaux d'activités et logements du centre urbain verront leur attractivité considérablement augmentée.

Quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?
 La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Concernant les autorisations d'urbanisme, elle seront sollicitées en temps voulu. Concernant les autres procédures administratives, une mission d'accompagnement va être lancée pour les identifier de façon exhaustive (et élaborer les dossiers y afférents le cas échéant).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie de l'emprise foncière	5,24 ha
Démolitions	32 500 m ² environ
Surfaces de plancher créées ou restructurées (équipements publics)	12 500 m ² environ
Espaces publics, végétalisés ou non, créés ou restructurés	37 800 m ² environ

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Centre urbain, quartier Agora -
Terrasses - Mazières
91000 Evry-Courcouronnes

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" ___ Lat. ___° ___' ___" ___

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE du département de l'Essonne
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

<p>Une commune soumise à un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de PPRN, mais un périmètre de risque de dissolution du gypse antéludien, approuvé par arrêté préfectoral du 21 mars 1986 modifié le 18 avril 1995
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il s'agit des démolitions (environ 6 200 m3) et de déblais correspondant aux locaux de sous-sol créés ou étendus (volume non évalué).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sans objet

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TMD (risque cependant éloigné du site de projet prioritaire).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risque de mouvement de terrain lié au gonflement-retrait des argiles. Risque localisé de remontée de nappe.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est situé en milieu urbain bruyant du fait de la proximité d'axes circulables à fort trafic. Mais les espaces et équipements publics du projet bénéficieront de nombreuses zones de calme.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'éclairage artificiel est déjà présent.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Uniquement en phase de chantier

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Les projets concernés sont ceux qui font partie de l'OIN Porte Sud du Grand Paris.

Le cumul des incidences sera essentiellement positif, puisque ces projets ont tous pour objectif de valoriser et de renforcer l'attractivité de l'ensemble du secteur, avec de nouveaux logements, locaux actifs, commerces et espaces publics.

Le cumul des nuisances de chantier ne sera pas perceptible puisque les projets sont distants entre eux et construits sur une plage de temps de plusieurs années.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet ne comporte pas d'effets négatifs notables en phase d'exploitation. A l'inverse, il va permettre d'améliorer et de renforcer la présence de la nature en ville dans un site aujourd'hui très fortement minéralisé et imperméabilisé.

En revanche, la période de chantiers fera l'objet d'une attention particulière sur différents points :

- la mise en oeuvre d'une démarche de chantier vert,
- le recyclage / réemploi des matériaux de démolition,
- le respect des réglementations pour les engins de chantier,
- une bonne anticipation des perturbations en matière de circulation,
- une information continue auprès des habitants et usagers concernant ces perturbations et les mesures qui sont apportées pour les réduire.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" et sa déclinaison sur le secteur Agora - Terrasses - Mazières vient compléter, pour ce qui concerne les espaces et équipements publics, les différents projets urbains qui se sont succédés dans ce secteur, notamment la ZAC Centre urbain en voie d'être clôturée.

Les seuls impacts négatifs potentiels seront en phase de chantier. La démarche visant à éviter ou à réduire ces impacts sera menée tout au long de la phase de chantier.

Ces éléments conduisent à considérer que le projet devrait être dispensé d'évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 1 : Note d'incidences environnementales du projet attractivité du centre urbain à Evry-Courcouronnes - Décembre 2021

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Evry-Courcouronnes

le,

07 DEC. 2021

Signature



par délégation
Le Directeur Général Adjoint


Christophe Vénien

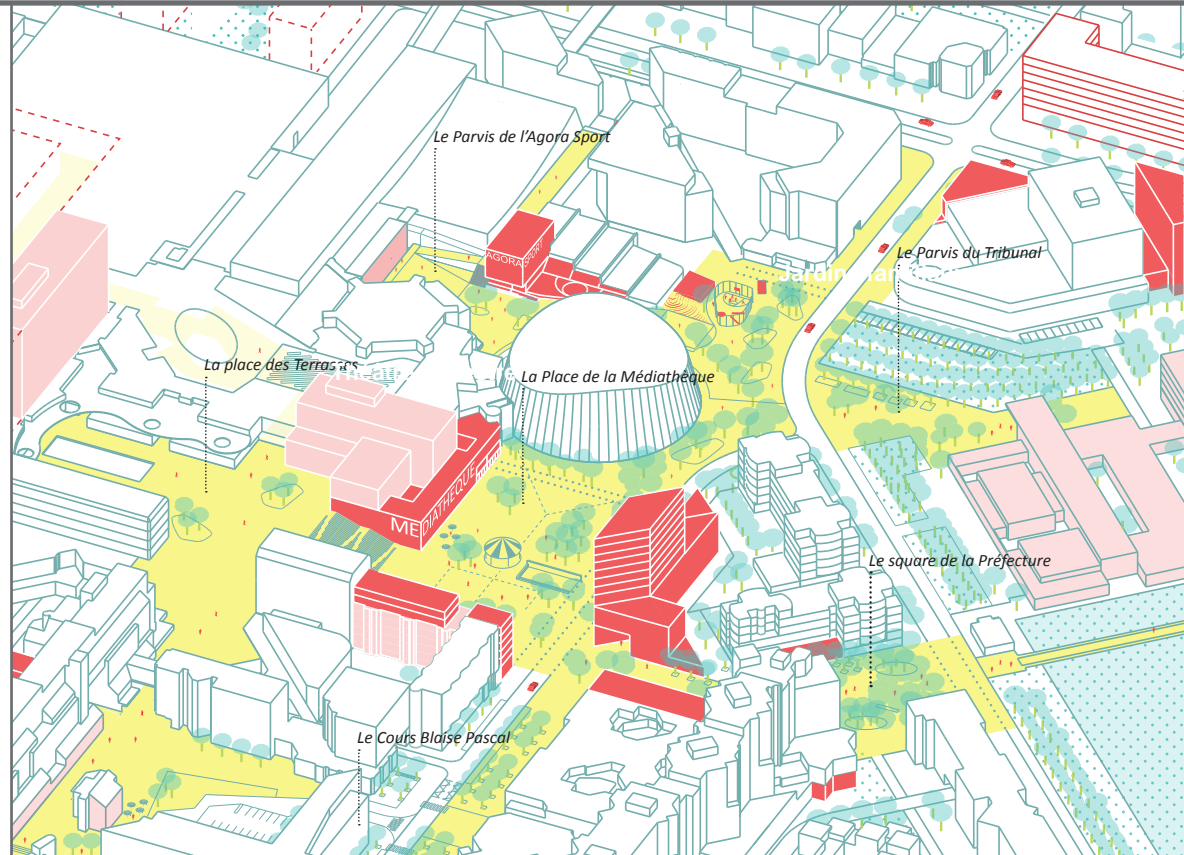




Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart

PROJET
ATTRACTIVITÉ
DU CENTRE URBAIN
EVRY -
COURCOURONNES

SECTEUR AGORA
TERRASSES
MAZIÈRES



DÉCEMBRE 2021

NOTE D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

SOMMAIRE

Introduction	5
Le projet	7
Le contexte du projet : l'OIN Porte Sud du Grand Paris	9
La démarche de projet : la programmation urbaine et économique	11
Le plan-guide du projet Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes	13
Le secteur de projet Agora - Terrasses - Mazières	15
Les actions envisagées sur le foncier maîtrisé	17
Les interventions prévues sur les autres secteurs du périmètre du plan-guide	19
Les enjeux du site	21
L'occupation actuelle du site	23
Les enjeux des milieux physiques	25
Les enjeux des milieux naturels	27
Les enjeux des milieux urbains et humains	29
Le diagnostic économique et l'attractivité du centre	31
Les enjeux en matière de déplacements	33
Risques, sûreté et santé publique	35
Les effets prévisibles du projet sur son environnement	37
Les effets prévisibles du projet	39
Compatibilité du projet avec le contexte réglementaire	45
Les études réalisées pour le projet	51
Annexe 1 : Images du projet du secteur Agora - Terrasses - Mazières	53
Annexe 2 : fiches-actions relatives aux déplacements	55

La Maîtrise d'ouvrage du projet

La collectivité porteuse du projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" est la communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart.

Le site de projet se situant à Evry-Courcouronnes, la commune d'Évry-Courcouronnes est associée étroitement à l'élaboration et à la mise en oeuvre du projet.

La communauté d'Agglomération est appuyée dans la conduite du projet par la Société Publique Locale d'Aménagement Porte Sud du Grand Paris (associant Grand Paris Aménagement et la Communauté d'Agglomération).

Le projet "Attractivité du centre urbain"

Le projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" va conduire à réaménager progressivement le centre urbain, le projet initial de constructions, conçu dans le cadre de la ville nouvelle, étant pratiquement achevé.

Le plan-guide du projet Attractivité, établi après concertation, concerne essentiellement des aménagements d'espaces publics de long terme sur 60 ha, visant à redonner de l'ouverture et de l'accessibilité à ces espaces, en vue de connecter efficacement les nouveaux programmes résidentiels et commerciaux réalisés et à venir.

L'objectif ultime est de renforcer et de dynamiser la centralité d'Evry-Courcouronnes afin de lui donner une dimension de centralité métropolitaine.

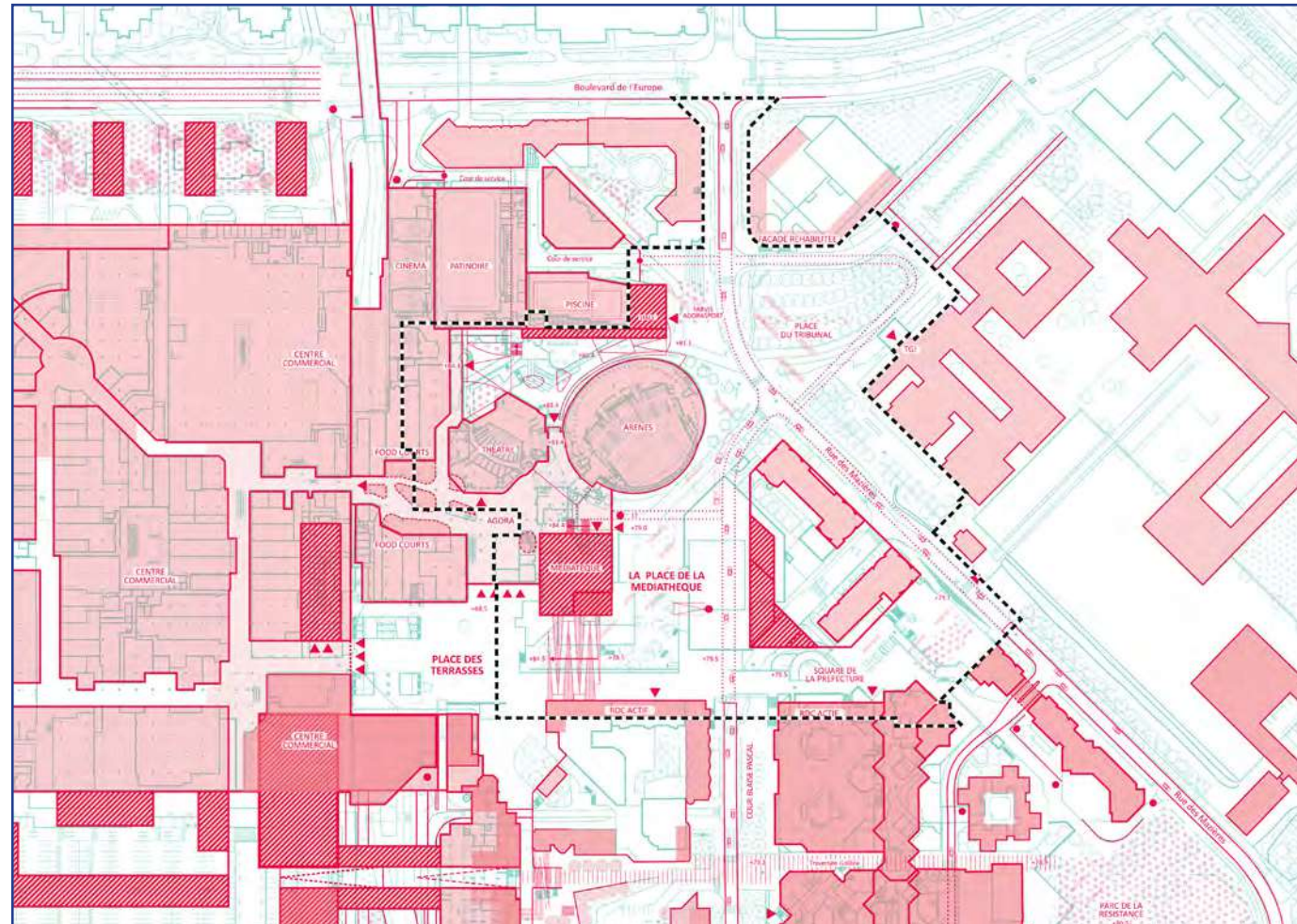
La démarche au cas par cas pour le secteur Agora - Terrasses - Mazières

Le projet comporte une première phase opérationnelle, objet de la présente demande. Le terrain d'assiette de ce projet couvre plus de 5 ha (5,28 ha pour le secteur Agora Terrasses Mazières).

Ce projet appartient, selon l'article R.122-2 du Code de l'environnement, à la catégorie de projet 39 : *"Travaux, constructions et opérations d'aménagement"* et la sous-catégorie 39.b : *"Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R.420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m²."*

Le projet est donc, de par ses dimensions, soumis à la démarche de "demande au cas par cas" auprès de l'Autorité environnementale qui statuera sur la nécessité ou non de réaliser une évaluation environnementale de ce projet.

La présente note d'incidences environnementales sera annexée au formulaire CERFA de demande d'examen au cas par cas.



Le périmètre du secteur Agora - Terrasses - Mazières

Source : AXL architectes urbanistes - Praxys - Vicarini - Urbatec - Juillet 2020



Les périmètres des opérations constituant l'OIN Porte Sud du Grand Paris

Source : Dossier de presse - Premier conseil d'administration de la SPLA IN Porte Sud du Grand Paris - décembre 2017

LE CONTEXTE DU PROJET : L'OIN PORTE SUD DU GRAND PARIS

Le CIN Porte Sud du Grand Paris

Le Contrat d'intérêt national (CIN) Porte Sud du Grand Paris a été signé le 24 juin 2016 par l'État en la personne du Premier Ministre et les collectivités territoriales concernées (les Conseils départementaux du 77 et du 91, et les Communautés d'agglomération de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart et de Coeur d'Essonne).

Ce contrat d'une durée de 5 ans, formalise les engagements pris par l'État et les Collectivités territoriales pour le développement de ce vaste territoire en matière de transport et mobilité, de développement économique, de certains enjeux du cadre de vie et de l'habitat.

La projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" bénéficie du "coup de pouce" apporté par le Plan "Action cœur de ville", initié par le Ministère de la Cohésion des Territoires. Evry-Courcouronnes fait partie des 222 villes retenues dans le cadre de ce Plan, qui bénéficieront de fonds spécifiques de la part de la Caisse des Dépôts et Consignations et de l'ANAH. L'objectif du Plan est de favoriser la revitalisation des cœurs de villes moyennes.

Par ailleurs, ce projet figure dans un projet partenarial d'aménagement (PPA) intitulé "Grand Paris Sud à l'horizon 2030 - Cœurs urbains rive gauche." Ce PPA, en voie de finalisation, couvre des sites de projet sur 4 communes : Evry-Courcouronnes, Ris-Orangis, Bondoufle et Corbeil-Essonnes.

L'OIN Porte Sud du Grand Paris

Une Opération d'Intérêt National (OIN), découlant du Contrat d'Intérêt National (CIN), sur le territoire de la Porte Sud du Grand Paris, a été créée par décret en 2016.

Le périmètre de l'OIN est centré sur le cœur urbain de la Porte Sud du Grand Paris, composée des communes de Bondoufle, Corbeil-Essonnes, Evry-Courcouronnes, Fleury-Mérogis et Ris-Orangis.

Cette OIN est portée par la société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) Porte Sud du Grand Paris. Elle comporte 5 opérations d'aménagement :

- La ZAC du centre urbain à Evry (contrat d'intérêt national signé le 24 juin 2016) et la ZAC des Aunettes.
- La ZAC les Folies "Parc Léonard de Vinci" à Lisses : 32 hectares d'activités divisibles en lots de 6 000 m² en moyenne.
- La ZAC des Portes de Bondoufle "Grand Parc" à Bondoufle : 1 500 logements, 6 hectares de locaux d'activité, 3 000 m² de services de proximité,
- La ZAC Canal Europe à Courcouronnes et à Evry : 120 000 m² de logements, soit environ 1 600 logements, 10 000 m² d'activités, 2 900 m² de commerces, 5 500 m² d'équipements publics.

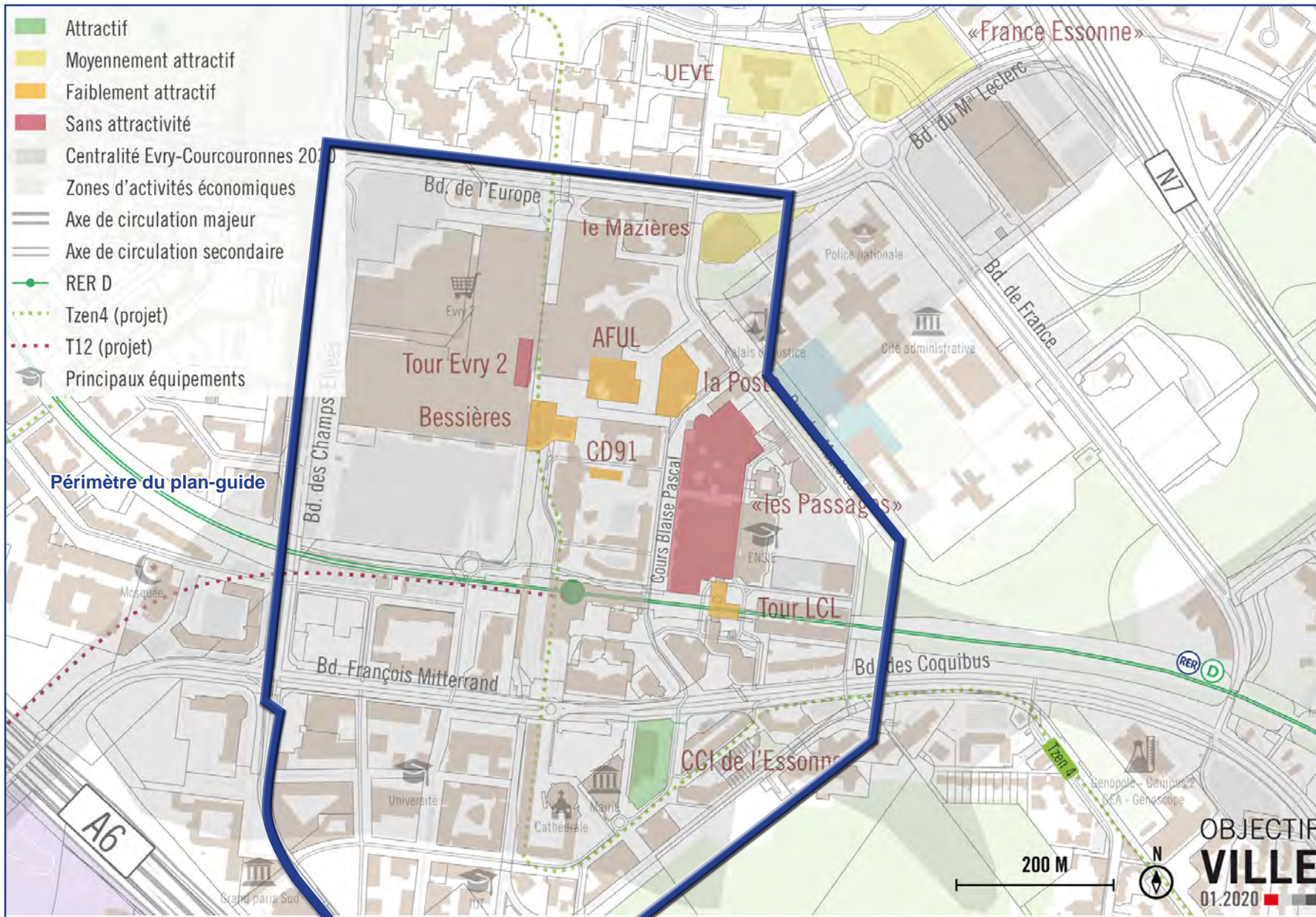
La place du projet "Attractivité du centre urbain Evry-Courcouronnes" dans l'OIN Porte Sud du Grand Paris

Le projet "Attractivité du centre urbain" s'inscrit en partie sur le périmètre de la ZAC Centre urbain d'Evry. Créée en 1976, cette ZAC est aujourd'hui pratiquement achevée. La ZAC a conduit à réaliser de multiples programmes de constructions sur le périmètre Centre urbain :

- 1 440 logements mixtes,
- 32 000 m² d'activités économiques et commerciales,
- 23 000 m² d'équipements publics.

Le projet "Attractivité du centre urbain" a pour objectif de corriger les problèmes d'attractivité économique et commerciale qui se sont révélés au fil des années, en intervenant principalement sur les espaces urbains et sur quelques opérations de restructuration du bâti.

Ce projet couvre un périmètre de 60 ha environ.



LA DÉMARCHE DE PROJET :

LA PROGRAMMATION URBAINE ET ÉCONOMIQUE

La démarche d'Attractivité pour le centre urbain d'Evry-Courcouronnes

Le projet d'Attractivité pour le centre urbain est développé selon deux grands axes complémentaires :

- la programmation urbaine, définie par le bureau d'études Attitudes urbaines et ses partenaires et complétée par un volet "attractivité économique" réalisé par Objectif Ville ;
- la conception du projet urbain, réalisée par AXL, architectes urbanistes, et ses partenaires. Leur travail a donné lieu à la réalisation d'un plan-guide d'attractivité du centre urbain (cf. page suivante).

La programmation urbaine

L'étude d'Attitudes Urbaines fait le diagnostic d'une centralité fragmentée, en incapacité d'asseoir son rôle à grande échelle.

L'étude évoque la nécessité de rapprocher mais également de "faire percoler" des mondes qui se tournent le dos, pour affirmer la centralité d'Evry-Courcouronnes et asseoir son rôle comme pôle majeur de l'Essonne.

Les objectifs programmatiques sont les suivants :

- Transformer les frontières en lisières, afin de désenclaver le pôle structurant (Centre commercial/ Agora sports/Nord des Mazières).
- Étendre et conforter les différents pôles dans des rôles renouvelés : s'appuyer sur la réduction de l'effet "frontières" pour connecter entre eux et encourager le développement des autres pôles.

La programmation économique

L'étude réalisée par Objectif Ville précise :

«L'analyse des sites proposés par la Maîtrise d'ouvrage traduit la perte d'attractivité de l'hyper-centre d'Evry-Courcouronnes à l'instant T. Ceux qui sont situés dans un quadrilatère compris entre le centre commercial à l'ouest, la Cité Administrative à l'est, la ligne de RER au sud et les Arènes au nord sont faiblement attractifs voire sans attractivité. Seul un processus de transformation urbaine d'envergure est susceptible de permettre à des biens immobiliers situés dans ce périmètre de retrouver grâce aux yeux d'investisseurs et d'entreprises privées.

A l'inverse, les biens situés sur les franges présentent de meilleurs critères de commercialité, même si cela nécessite pour certains d'activer certaines conditions préalables.»

In fine, trois sites ont été retenus par la Maîtrise d'ouvrage pour faire l'objet d'une programmation à vocation économique dans une étude complémentaire : l'immeuble le Mazière et la tour Evry 2 ainsi que l'immeuble de l'AFUL de l'Agora.

D'autres sites de projets potentiels ont été identifiés à la fin de la phase 1 d'étude, et pourront faire l'objet d'une expertise similaire afin de déterminer ceux qui s'avèreraient les plus propices pour enclencher de nouvelles opérations à vocation économique dans le futur.

1 - RELIER > Des connexions ...

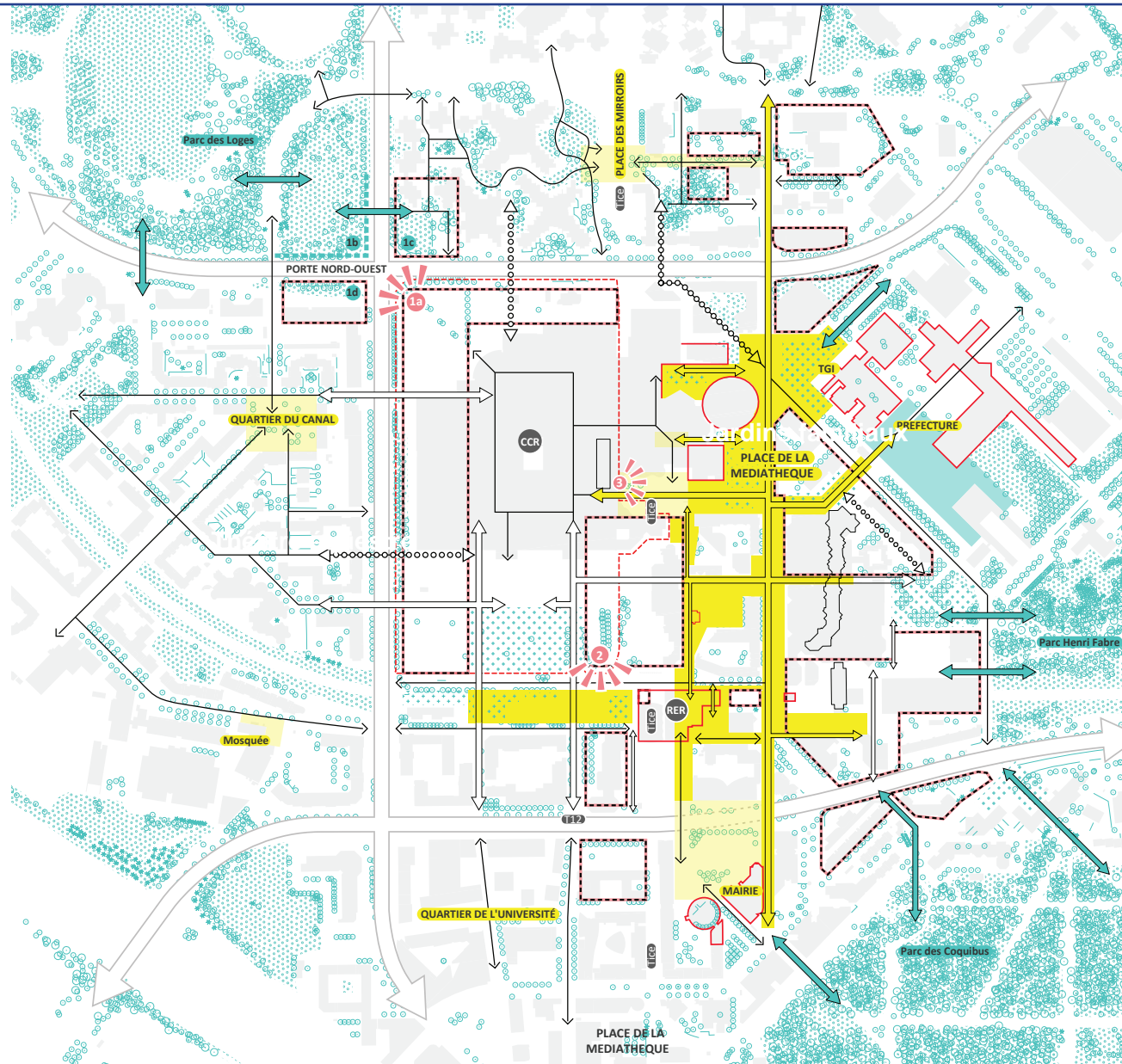
- ➔ Supports des centralités
- ⇄ Entre centralités
- ➔ Vers et entre les espaces verts
- ⊙⊙⊙⊙ Entre les lieux du quotidiens
- ➔ Existantes à augmenter
- ➔ Territoriales

2- CREER DE LA VALEUR URBAINE >

- ⊙ Mettre en œuvre la ville-nature
- Valoriser les espaces publics existants
- Aménager des espaces de représentation
- (Ré)-Addresser les grands équipements publics
- 1a 1b 1c 1d Qualifier la porte Nord-Ouest du centre ville
- ☀ Conforter l'adressage du centre commercial :
 - 1 - En voiture (A6)
 - 2 - En transports en commun (RER - T12)
 - 3 - A pied, depuis le cours Blaise Pascal

3- INTENSIFIER LE CŒUR D'AGGLO

- Emprises à restructurer
- Foncier du CCR



LE PLAN-GUIDE DU PROJET ATTRACTIVITÉ DU CENTRE URBAIN D'EVRY-COURCOURONNES

La conception du projet urbain

L'objectif de cette mission de conception, menée par AXL architectes urbanistes, est de traduire spatialement les éléments de programmation définis par Attitudes Urbaines et ses partenaires sous forme d'un plan-guide.

Le plan-guide du centre urbain est présenté pages suivantes, ainsi que sa déclinaison sur le secteur Agora - Terrasses - Mazières.

Le plan-guide du centre urbain

Tel que défini à ce jour, le plan-guide du projet de centre urbain concerne en premier lieu des aménagements d'espaces publics. Par la suite, des programmes de nouveaux logements pourront être envisagés dès que le centre urbain aura regagné de l'attractivité.

Les projets de construction qu'on observe aujourd'hui sur l'ensemble du secteur ont été réalisés dans le cadre de la ZAC Centre urbain, créée en 1976 et en voie d'être clôturée.

Le plan-guide se structure autour de trois grands axes :

- Relier, en recréant des connexions à différents niveaux (cf. plan page ci-contre) ;
- Créer de la valeur urbaine, en valorisant la ville-nature, les espaces publics existants, et en créant une continuité "d'espaces de représentation" ;
- Intensifier le coeur d'agglomération, sur des emprises à restructurer.

La progressivité de la mise en oeuvre

La mise en oeuvre opérationnelle du plan-guide se fera par étapes.

Le projet "Attractivité du centre urbain" se compose essentiellement d'un renouvellement urbain par interventions successives sur les espaces publics d'une part, les équipements publics d'autre part.

Le périmètre du plan-guide va comporter quatre secteurs de projet opérationnels :

- Agora - Terrasses - Mazières,
- Butte Creuse - Passages,
- Pôle Gare - Université - Hôtel de Ville,
- Secteur centre commercial.

Il n'existe pas de calendrier du projet global "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes", hormis pour ce qui concerne le secteur Agora - Terrasses - Mazières qui en constitue la première étape (voir page suivante).

Le secteur Agora - Terrasses - Mazières : les actions envisagées en priorité

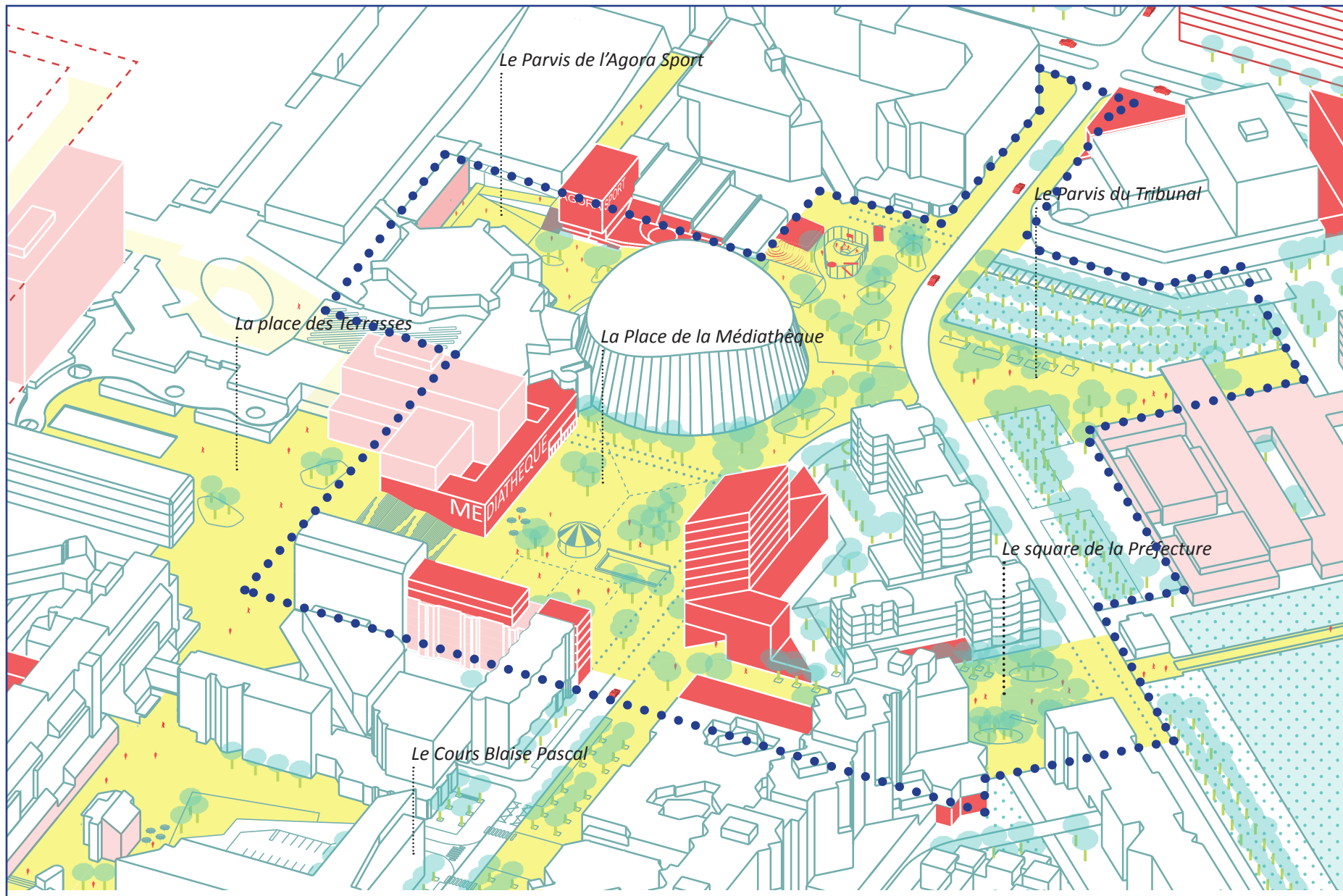
Le secteur Agora - Terrasses - Mazières, objet de la présente demande, est le premier secteur traité dans le cadre du projet "Attractivité".

La priorisation des actions est fléchée sur le secteur Agora-Terrasses-Mazières pour plusieurs raisons : une maîtrise foncière publique et l'opportunité d'acquisition de l'immeuble ex-Poste ainsi qu'une dynamique forte de projets en cours (rénovation des Arènes / requalification de la place des Terrasses et de la place de l'Agora / création d'une zone de restauration et rénovation du cinéma dans le centre commercial Evry 2).

Les typologies d'actions principales sur ce secteur sont :

- la démolition de locaux vacants,
- la création de nouveaux espaces publics avec une désimperméabilisation forte des sols,
- la restructuration d'équipements publics majeurs comme l'Agora Sports (piscine et patinoire) et la médiathèque de l'Agora.

Pourrait par ailleurs être réalisée la construction d'un immeuble (dans l'îlot de la Maison des avocats) pour lequel une programmation d'activités serait fléchée.



LE SECTEUR DE PROJET AGORA - TERRASSES - MAZIÈRES

Les orientations du projet

Le projet du secteur Agora - Terrasses - Mazières, d'une superficie de 5,28 ha (cf. plan de périmètre page ci-contre et page suivante), s'inscrit dans le projet global "Attractivité" en s'attachant à :

- Étendre le cours Blais Pascal et participer à la définition d'une grande liaison Nord-Sud,
- Mettre en scène les équipements existants,
- Créer un réseau d'espaces publics.

Pour mettre en oeuvre ces objectifs, trois types d'opérations sont menées conjointement :

- Des démolitions,
- L'aménagement des espaces publics,
- La rénovation des équipements.

Un calendrier opérationnel phasé a été établi pour organiser ces actions dans le temps en tranches successives (cf. calendrier ci-contre).

Les actions concrètes

Les travaux menés dans le cadre de ce projet sont destinés concrètement à :

- Prolonger le Cours Blaise Pascal,
- Aménager la place de la Médiathèque,
- Aménager la place du Tribunal,
- Aménager l'Agora Sport,
- Reconfigurer l'Agora.

Ils prévoient notamment la reconfiguration de la Médiathèque pour l'ouvrir sur l'espace public et la rénovation de l'Agora Sport pour lui donner une véritable identité et une visibilité accrue.

Quelques images précisant le projet sont présentées en annexe 1.

Les projets connexes

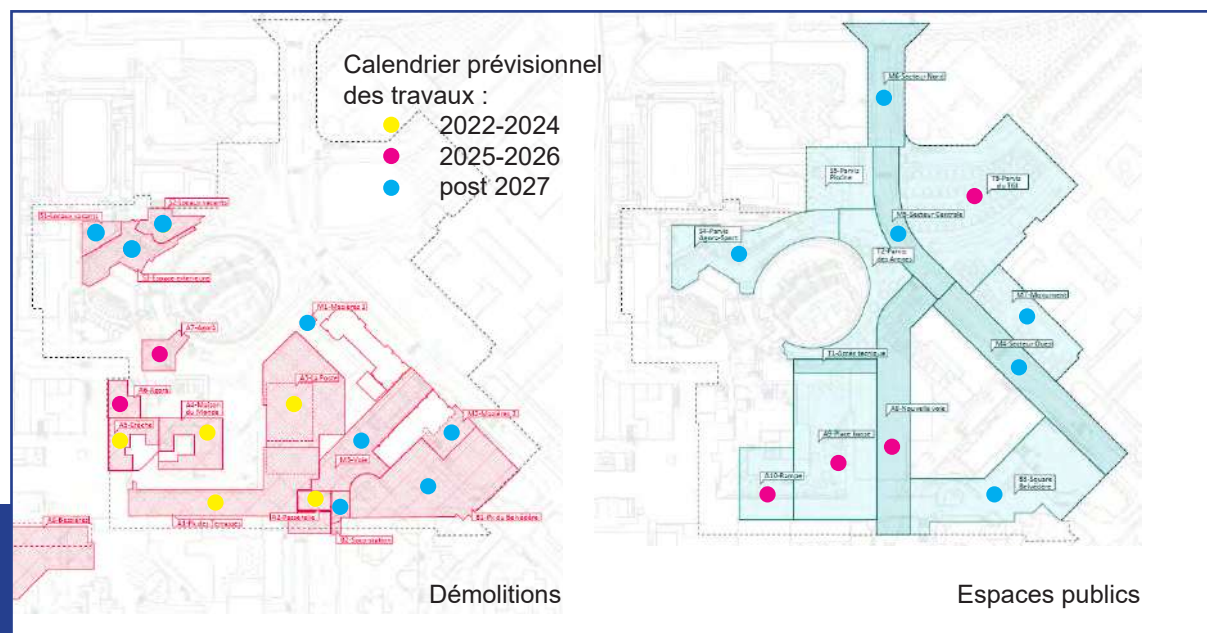
En parallèle du projet Attractivité, d'autres opérations ont été engagées ou le seront à court terme :

- La rénovation des Arènes de l'Agora,
- La requalification de la place des Terrasses,
- La requalification de la place de l'Agora,
- La création d'une zone de restauration et la rénovation du cinéma.

Ces opérations partagent l'objectif de redynamisation du centre urbain d'Evry-Courcouronnes.

Calendrier du projet secteur Agora - Terrasses - Mazières

Document indicatif - 2021



LES ACTIONS ENVISAGÉES SUR LE FONCIER MAÎTRISÉ

1.1 Prolonger le Cours Blaise Pascal

- Démolition de la Poste (S brute 9 134 m²)
- Reconfiguration de l'îlot de la Maison de l'Avocat

1.2 Aménager le Place de la Médiathèque - (1 ha)

- Démolition de l'allée des Terrasses (182 places de parking) et de la passerelle
- Reconfiguration du rez-de-chaussée des immeubles voisins
- Création d'un large emmarchement
- Développement des plantations
- Aménagement du cours Blaise Pascal en plateau et aménagement piéton de son extrémité Nord

1.3 Aménager la Place du Tribunal (0,5 ha)

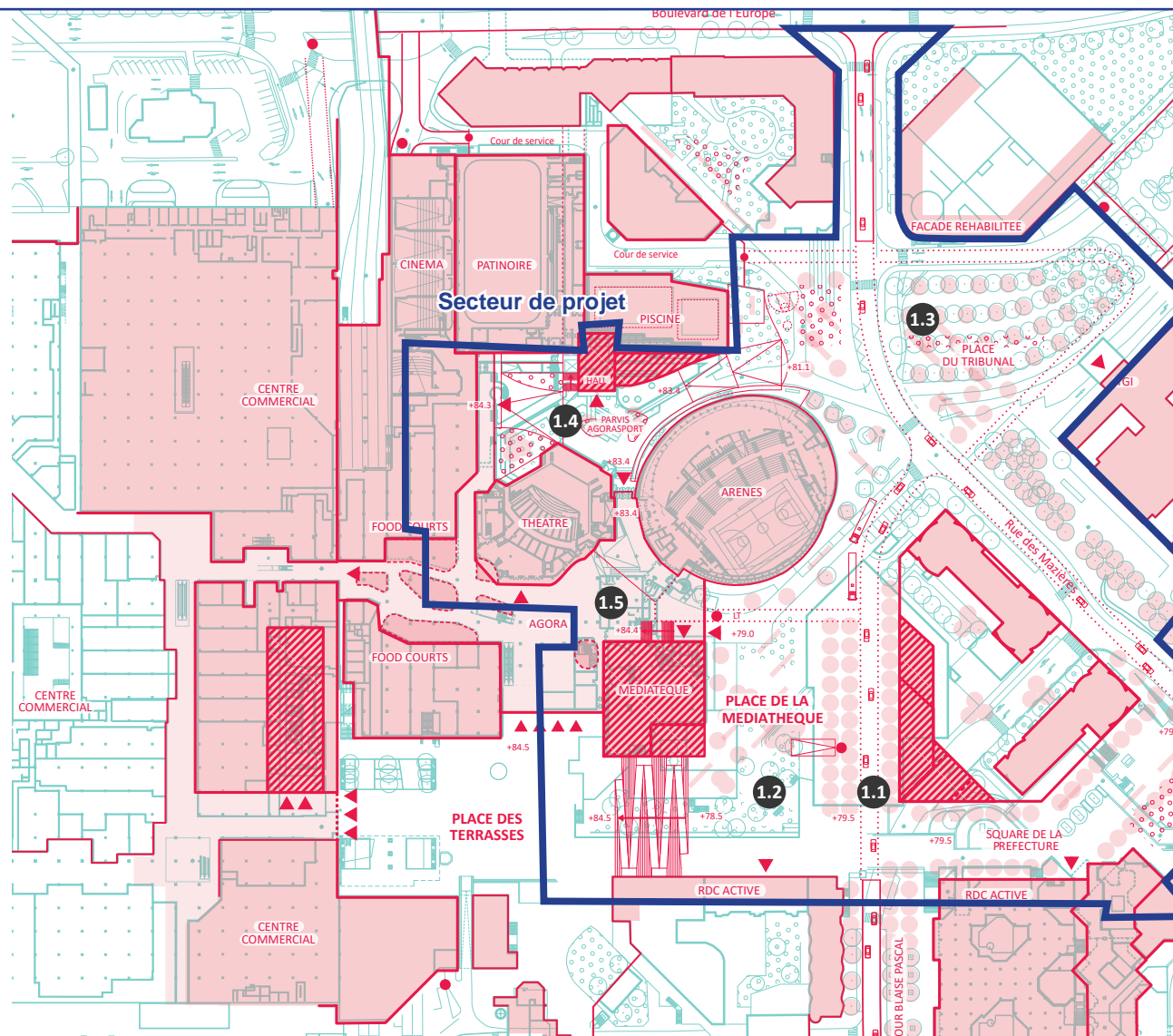
- Redéfinition des circulations et le stationnement
- Aménagement d'un plateau piéton

1.4 Aménager l'Agora Sport

- Reconfiguration de l'AgoraSport (hall + salles de sport)
- Redéfinition du nivellement (dont rampe 10%)
- Fermeture de la partie contre allée de l'Agora

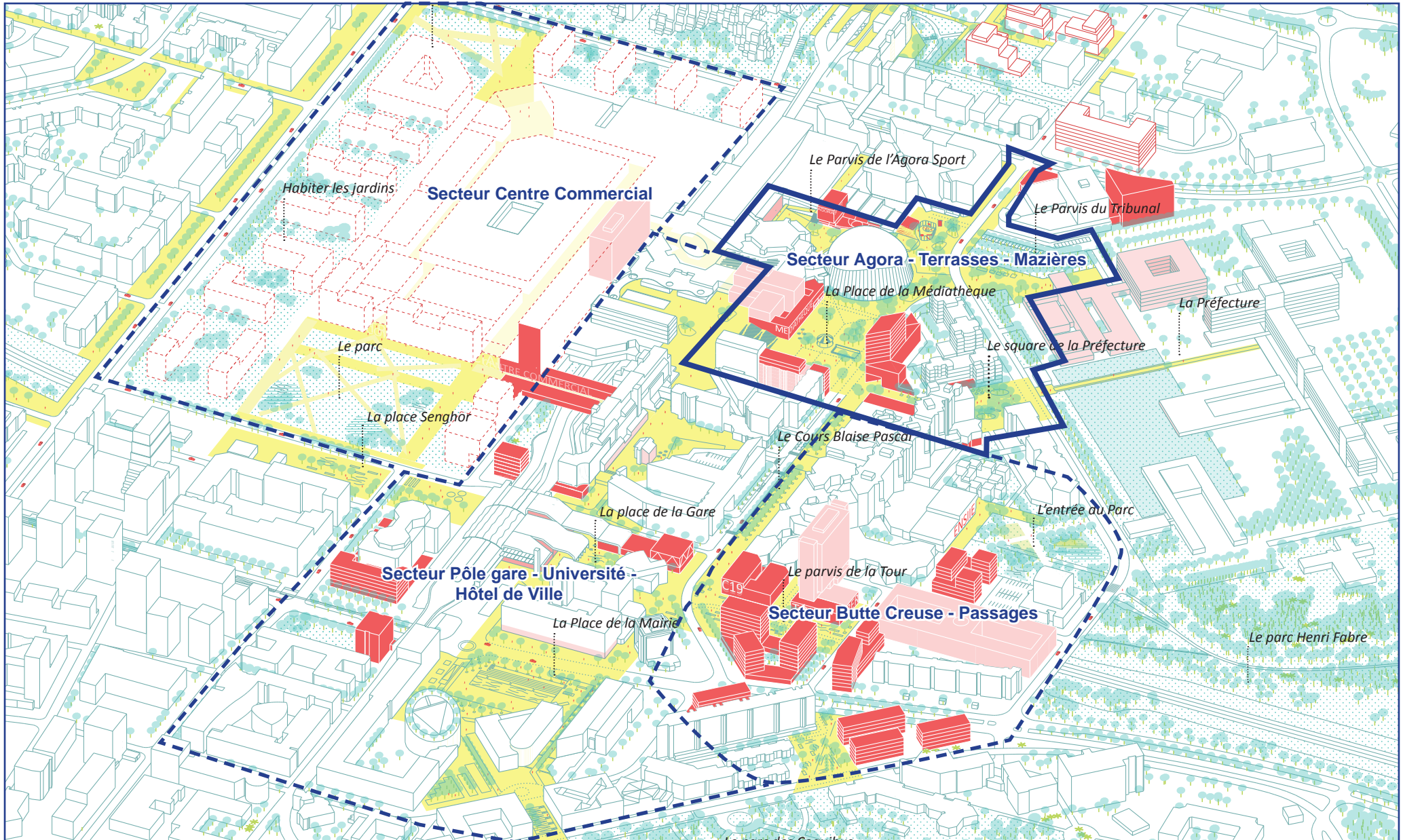
1.5 Reconfigurer l'Agora

- Élargissement de l'ouverture sur la place des Terrasses
- Création d'un nouvel accès depuis la rue Eugène Thomas
- Reconfiguration de la médiathèque (ouverture sur square, ...)



Secteur Agora - Terrasses - Mazières : Les actions envisagées sur le foncier maîtrisé

Source : AXL architectes urbanistes - Praxys - Vicarini - Urbatec - Juillet 2020



Les secteurs d'intervention ultérieure

Source : AXL architectes urbanistes - Praxys - Vicarini - Urbatec - Juillet 2020

LES INTERVENTIONS PRÉVUES SUR LES AUTRES SECTEURS DU PÉRIMÈTRE DU PLAN-GUIDE

Secteur Butte Creuse - Passages

Les typologies d'actions principales sur ce secteur sont la reconstruction d'immeubles de logements, l'amélioration des cheminements et des espaces publics et la mise en valeur d'attracteurs de la centralité, actuels et potentiels.

Pour ce secteur, le plan-guide prévoit les actions futures suivantes sur le foncier maîtrisé :

- Requalifier la place de la Résistance (augmenter la place de la nature, créer un parvis pour l'ENSIIE).
- Renforcer la connexion entre le cours Blaise Pascal et la place de la Résistance.
- Connecter la place au parc Henri Fabre (suppression du passage souterrain).
- Requalifier les abords de la Cité des Artistes.

Le plan-guide envisage d'intervenir sur les programmes riverains en collaboration avec les copropriétés privées :

- Créer une façade active sur le nouvel espace public et sur le bâtiment de la Maison des avocats.
- Redéfinir l'entrée de la préfecture par un parvis intégrant le monument aux morts.
- Activer la desserte des passages et valoriser la Cité des Artistes.
- Valoriser le secteur de la tour du Crédit Lyonnais.
- Conforter l'accès au parc des Coquibus.

Secteur Pôle Gare - Université - Hôtel de Ville

Les typologies d'actions principales sur ce secteur sont l'amélioration des cheminements piétons, la mise en valeur d'attracteurs comme l'Université d'Evry et l'ouverture de la gare sur la ville.

Pour ce secteur, le plan-guide prévoit les actions futures suivantes sur le foncier maîtrisé :

- Étendre la place des Droits de l'Homme jusqu'aux terrasses de l'hôtel Ibis.
- Aménager un parvis emblématique du rayonnement de l'Université.
- Animer le passage sous le pont du site propre.

Le plan-guide envisage d'intervenir sur les programmes riverains en collaboration avec la CPAM et la SNCF :

- Parcelle CPAM : restructuration de tout ou partie du bâti et création d'un passage entre la gare routière et la place Senghor.
- Ré-investir les locaux vacants de la gare du RER pour créer des façades actives sur l'espace public.
- Prolonger la place de la Gare jusqu'à la rue George Stephenson.

Secteur centre commercial

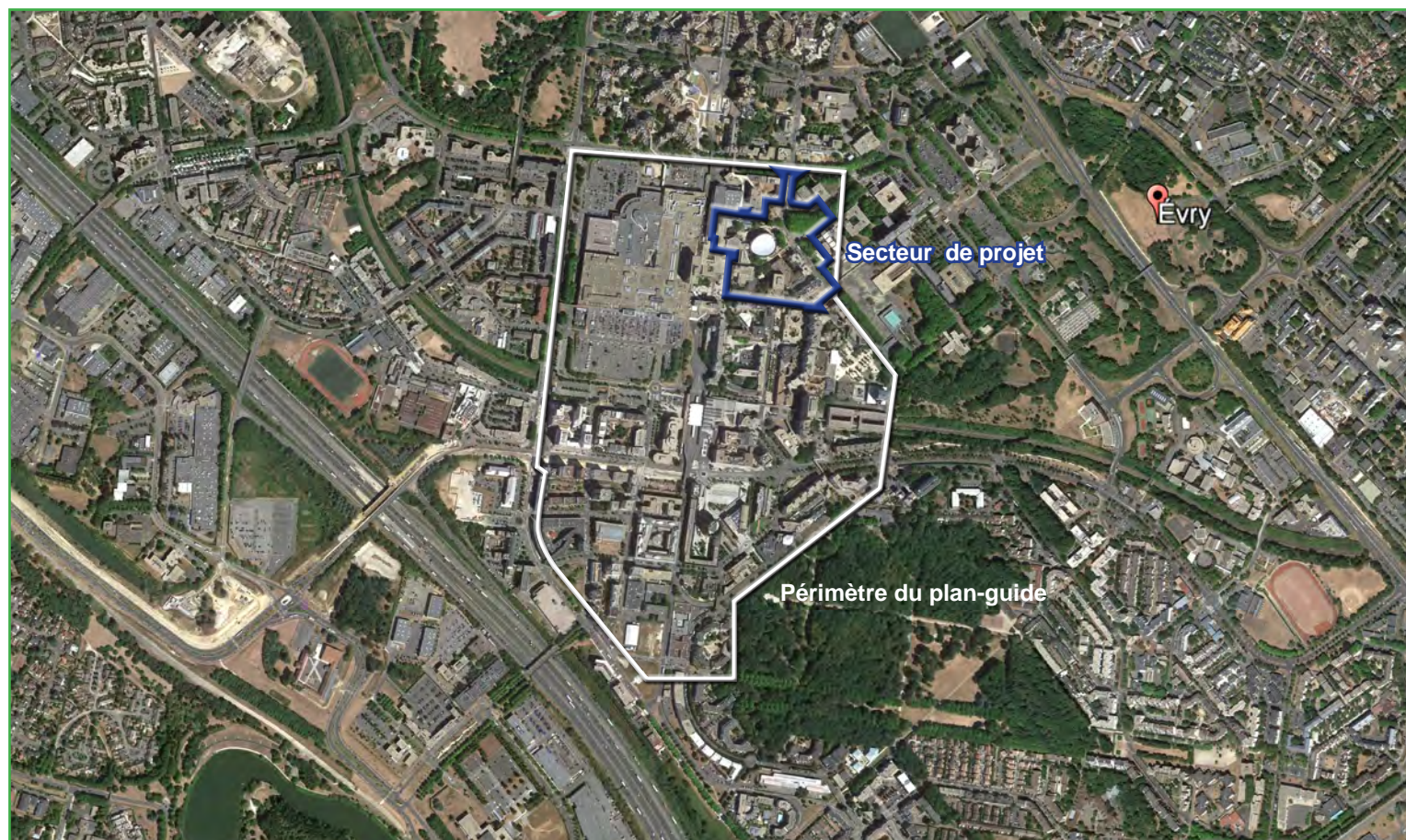
Les typologies d'actions principales sur ce secteur sont la réduction des surfaces imperméabilisées (avec la suppression de nappes de parkings), la création de liaisons nouvelles et facilitées entre le centre commercial et le centre-ville et la création d'îlots à destination de logements.

Ce secteur concerne le foncier autour du centre commercial Evry 2 appartenant au propriétaire du centre commercial. Des réflexions communes sont en cours et les orientations de projet posées par les collectivités sont les suivantes : conférer un caractère urbain à la rive Nord de la rue Léopold Sédar Senghor avec le développement de programmes (dont extension du centre commercial en rdc) sur les rives d'une nouvelle place/jardin central et conférer également un caractère urbain à la rive Est des Champs Elysées avec la création de nouveaux îlots (délocalisation du magasin Carrefour et réduction de l'emprise de stationnement).

Sont également comprises dans le périmètre global d'aménagement deux tours emblématiques de la ville, à savoir la Tour Evry 2 et la Tour LCL, aujourd'hui vacantes et faisant l'objet de réflexions quant à leur reconversion possible en logements et/ou activités.

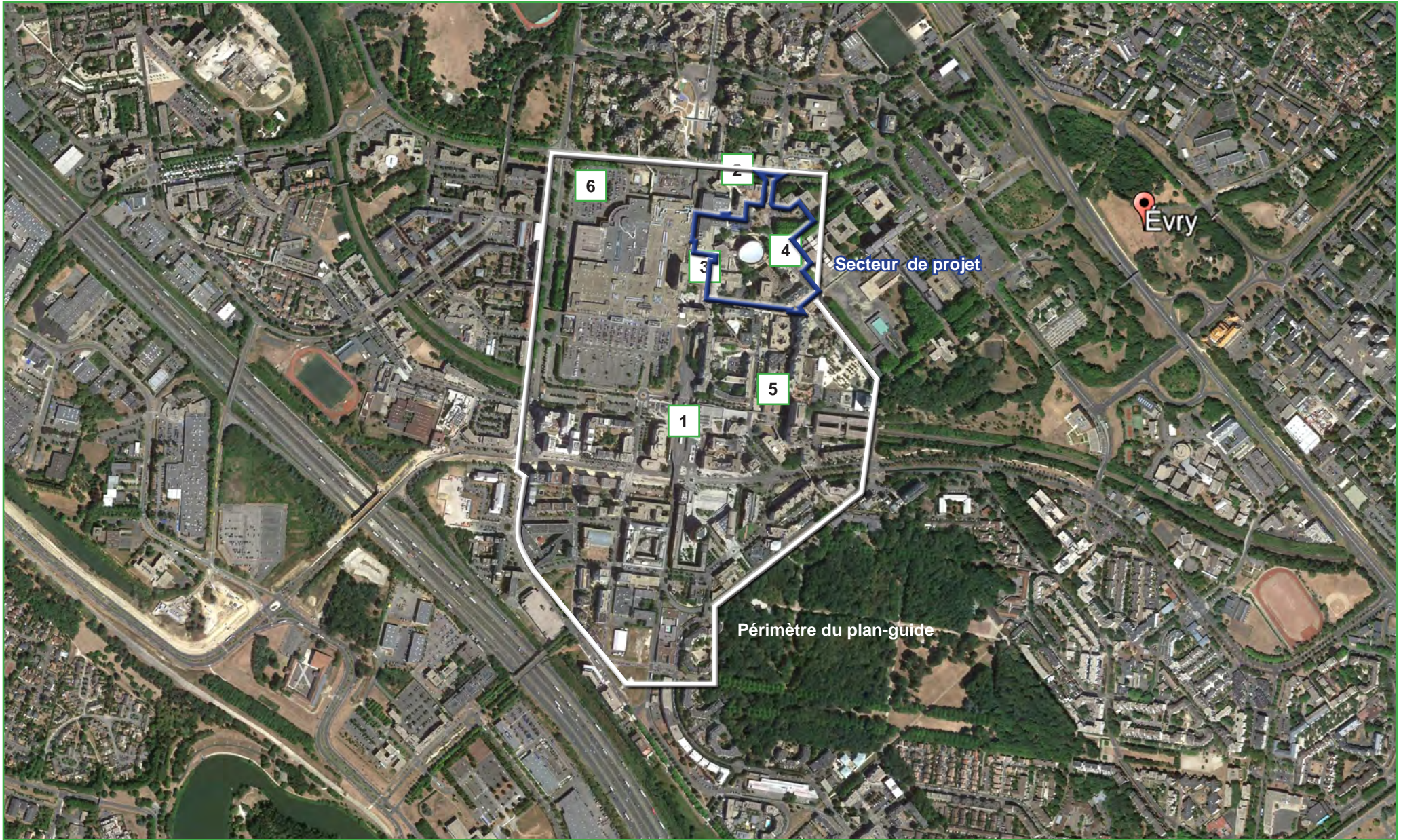
Le projet portera des engagements environnementaux forts et s'engagera dans toute action en ce sens, comme la valorisation des déchets de chantier ou l'emploi de matériaux biosourcés.

LES ENJEUX DU SITE



Vue aérienne du site

Photo aérienne Google Earth - Juillet 2020



L'OCCUPATION ACTUELLE DU SITE



Le site de projet, le centre urbain d'Evry-Courcouronnes, présente aujourd'hui une image de forte artificialisation des sols, avec par endroits une urbanisation sur dalle qui a coupé le secteur de son propre socle topographique. Les espaces ouverts sont très minéralisés.

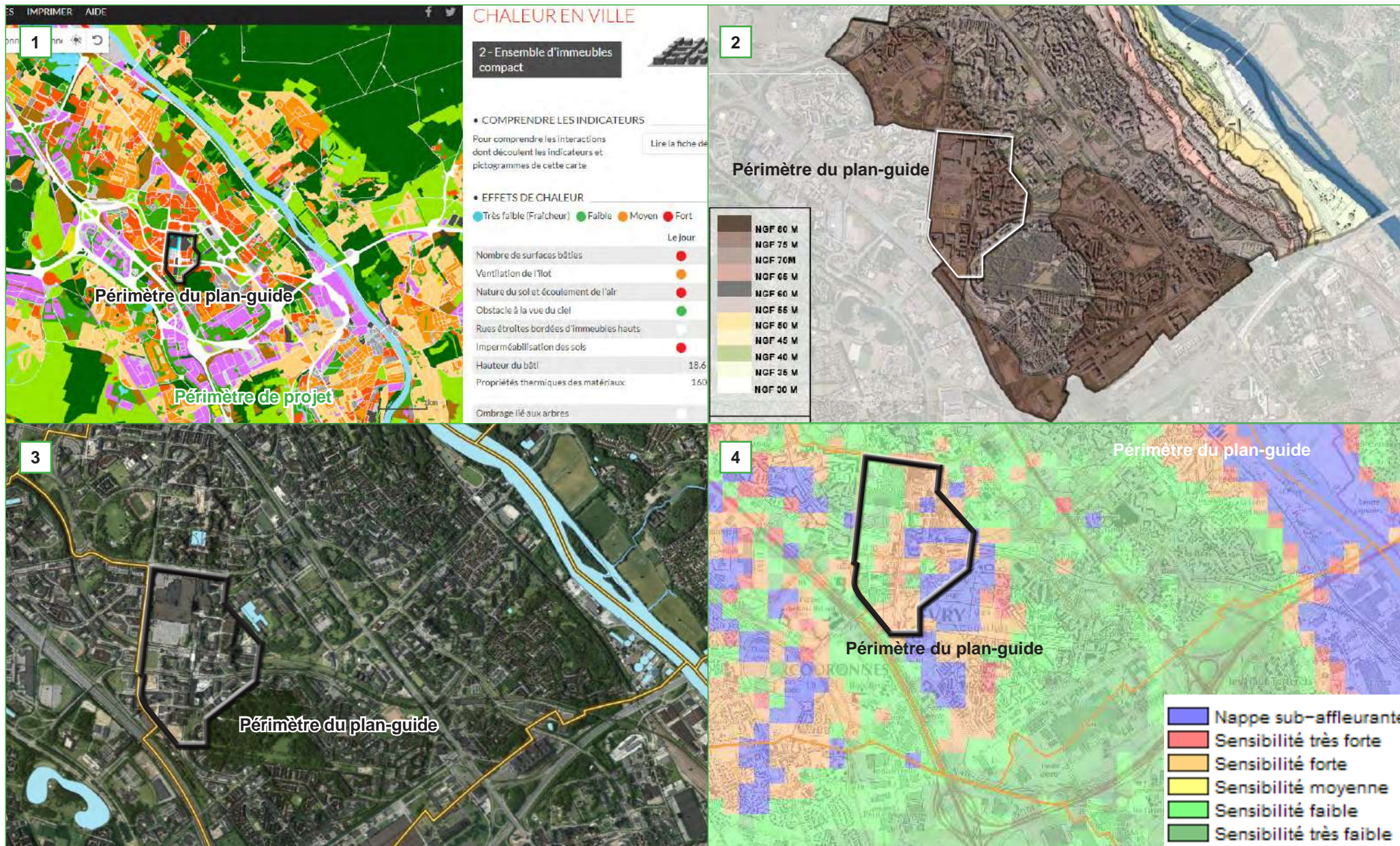
La place dédiée aux déplacements motorisés y est prédominante, qu'il s'agisse de la voirie ou des très vastes espaces de stationnement à l'air libre.

L'échelle du quartier est assez surdimensionnée, notamment pour ce qui concerne la dimension des espaces publics circulables ou de stationnement. Ce n'est pas l'échelle du piéton, l'espace public invite peu à la déambulation.

Les milieux naturels sont eux même très "domestiqués" dans le centre urbain, et consistent principalement en alignements d'arbres de haute tige au caractère urbain.

Néanmoins, le territoire communal compte plusieurs parcs importants, qui offrent environ 220 ha d'espaces naturels aux habitants à une relative proximité du centre urbain.

- 1 La gare routière
- 2 Boulevard de l'Europe
- 3 Place des Terrasses de l'Agora
- 4 Le projet de rénovation des Arènes
- 5 Cours Blaise Pascal
- 6 Centre commercial Evry 2



Cartes relatives au milieu physique : effet d'ICU (1), topographie (2), hydrographie (3), risque de remontée de nappe (4)

Sources : Cartoviz Institut Paris Région, PLU d'Evry, Géorisques

LES ENJEUX DES MILIEUX PHYSIQUES

Le climat et l'effet d'ICU

Dans sa configuration actuelle, le centre urbain d'Evry-Courcouronnes, fortement artificialisé, est concerné par l'effet d'ICU (cf. carte 1 page ci-contre).

Sa structure urbaine, composée "d'ensembles d'immeubles compacts" et "d'ensembles d'immeubles épars", constitue un milieu favorable à la chaleur urbaine. Cet effet est cependant tempéré par la présence de parcs arborés, situés en périphérie de la centralité urbaine dense.

La topographie

Le site de projet se trouve en partie haute du plateau du Hurepoix, à une altitude de 85 m NGF (cf. carte 2 page ci-contre).

Le territoire communal se développe principalement sur ce plateau, à une altitude moyenne de 80 m NGF. Au nord-est, la topographie décline rapidement jusqu'au niveau de la Seine (35 m NGF), par un coteau bien marqué. Le fond de vallée de la Seine est étroit (600 à 800 m).

Le sous-sol

Le sous-sol du centre d'Evry-Courcouronnes est relativement homogène sur le plan géologique. Comme la majorité du territoire communal, le centre urbain se trouve sur un socle de calcaire de Brie, dont l'épaisseur peut atteindre 10 m, et d'argile à meulière de Brie (g1b).

Aucun secteur de gisement de matériaux de carrière n'est identifié sur ce site.

Le territoire communal est soumis à un risque jugé "moyen" de mouvement de terrain par retrait-gonflement des argiles. Ce risque doit être pris en compte lors de la conception de nouvelles constructions.

Les eaux superficielles et souterraines

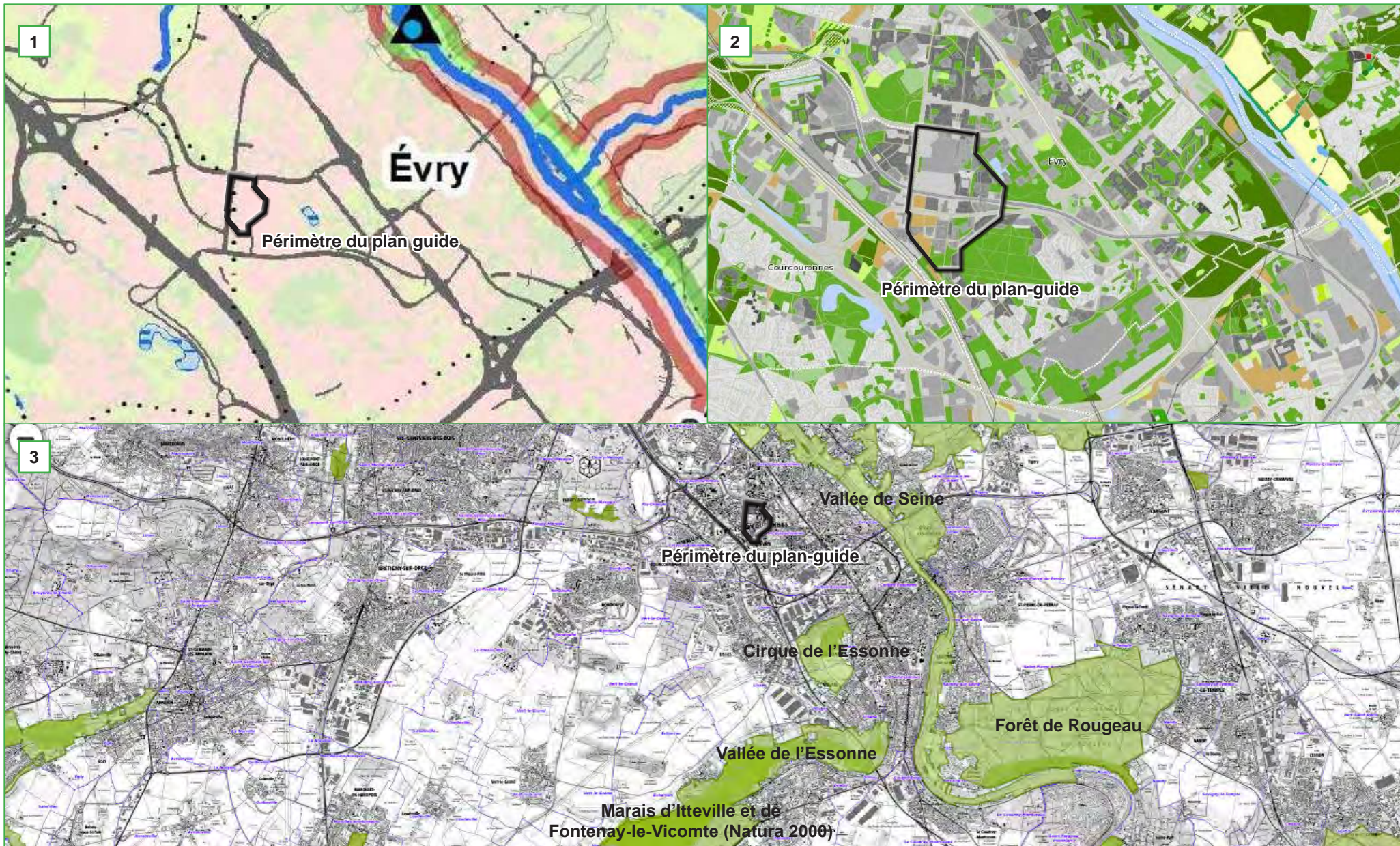
Le réseau hydrographique d'Evry-Courcouronnes est constitué principalement de la Seine, et de quelques ruisseaux affluents de celle-ci (cf. carte 3 page ci-contre).

Quelques points d'eau ponctuels existent sur le territoire : la pièce d'eau de la Préfecture, un bassin de rétention au niveau de la Francilienne, un plan d'eau sur une propriété privée. L'eau superficielle est peu présente sur le centre urbain.

En revanche, le centre urbain est fortement concerné par la présence d'une nappe souterraine localement sub-affleurante (cf. carte 4 page ci-contre).

Les principaux enjeux du site de projet pour les milieux physiques concernent :

- l'effet d'ICU lié à une importante artificialisation des sols,
- le risque de remontée de nappe souterraine, avec la présence d'une nappe sub-affleurante sous une partie du centre urbain.



Cartes relatives au milieu naturel : SRCE (1), trame végétale locale (2), ZNIEFF et sites Natura 2000 (3), présomption de zones humides (4 - page de droite)

Source : PLU d'Evry

LES ENJEUX DES MILIEUX NATURELS

Le SRCE et les continuités écologiques

Les composantes de la trame verte et bleue (TVB) sur le territoire d'Evry-Courcouronnes sont essentiellement concentrées sur la Seine et sa vallée (cf. carte 1 page ci-contre).

La Seine est identifiée comme corridor de la sous-trame bleue, fonctionnel ou à fonctionnalité réduite selon les tronçons.

Les espaces naturels en bord de Seine et sur les coteaux, notamment vers l'aval, sont identifiés comme réservoirs de biodiversité.

Le centre urbain d'Evry-Courcouronnes n'est pas concerné par la TVB à l'échelle régionale. Néanmoins, il participe d'une trame végétale plus localisée (cf. carte 2 page ci-contre).

La protection des milieux naturels : ZNIEFF et sites Natura 2000

Le site de projet du centre urbain est entouré de milieux naturels protégés (cf. carte 3 page ci-contre), essentiellement par des ZNIEFF (vallée de la Seine, vallée de l'Essonne, cirque de l'Essonne, forêt de Rougeau) et par deux sites Natura 2000 :

- au titre de la directive Oiseaux (marais d'Itteville et de Fontenay-le-Comte),
- au titre de la directive Habitats (marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne).

Les plus proches sont la ZNIEFF de la vallée de la Seine (distante d'environ 1,5 km du site de projet) et celle du cirque de l'Essonne (distant de 3 km environ).

Les deux sites Natura 2000 sont distants d'environ 5,5 km du site de projet. La spécificité de ces milieux naturels, principalement humides, laisse penser qu'il n'y a aucune relation fonctionnelle entre ces sites Natura 2000 et le site de projet.

La biodiversité à Evry-Courcouronnes

Il existe une certaine biodiversité à Evry-Courcouronnes, concentrée sur les milieux naturels (forêts et vallée de Seine).

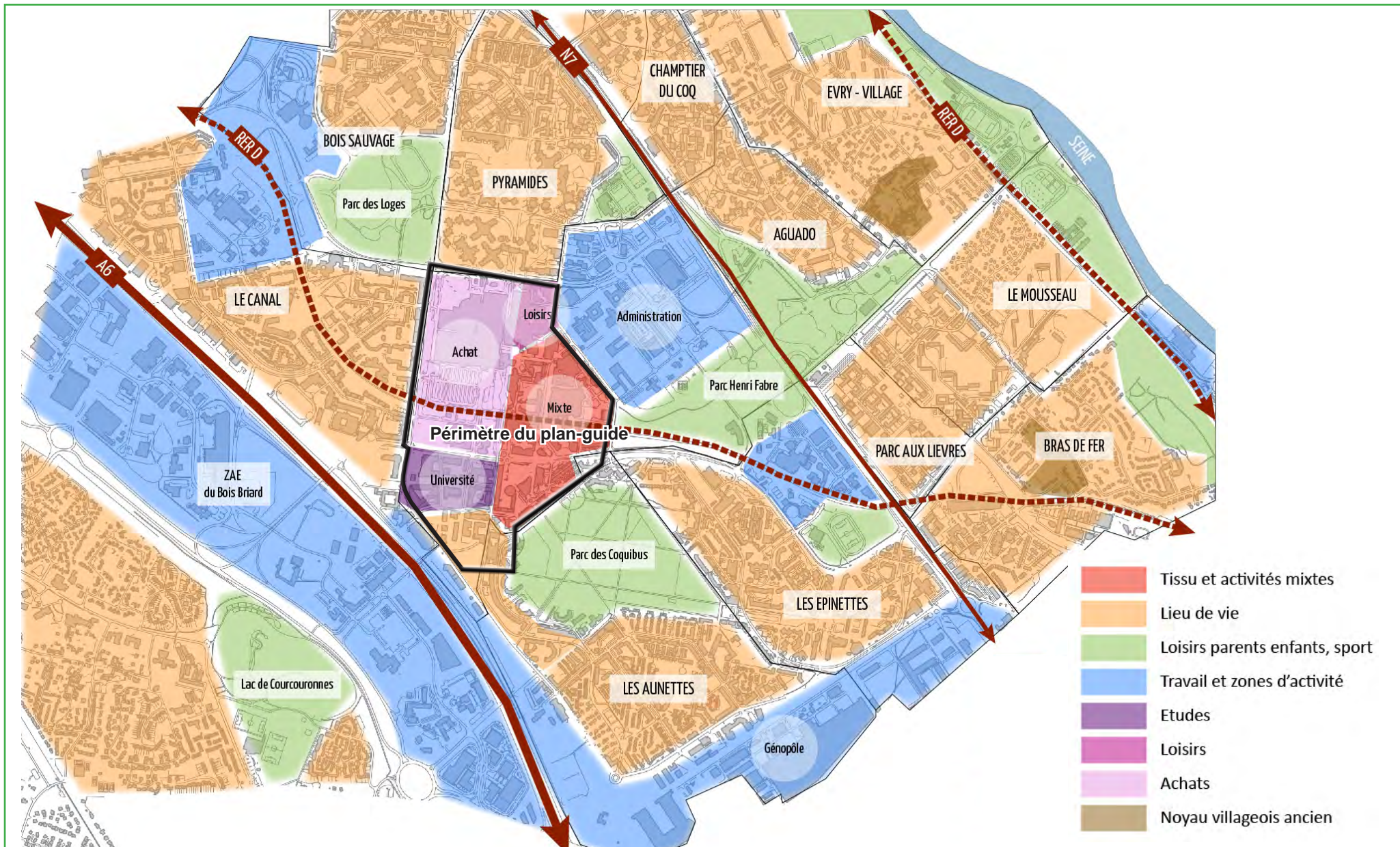
Sur le site de projet, les habitats sont très peu représentés et la biodiversité est peu présente.

Les zones humides

La carte des enveloppes de présomption de zone humide (cf. carte 4 ci-dessous) montre que la vallée de la Seine est principalement concernée. Mais le site de projet ne l'est pas.



Les enjeux des milieux naturels sont présents aux alentours du site de projet, ils sont très faibles sur celui-ci.



LES ENJEUX DES MILIEUX URBAINS ET HUMAINS

Une structure urbaine assez morcelée

Le centre urbain d'Evry a été conçu dans un esprit de relative spécialisation des espaces. L'hypercentralité comporte un tissu plutôt mixte. Mais les quartiers aux alentours ont des vocations assez homogènes :

- administrative,
- résidentielle,
- universitaire,
- végétale (parcs naturels).

Cette sectorisation se perçoit au quotidien, avec un effet de "frontière" entre les différents quartiers. Pour "faire centralité", il faudra réduire cet effet de frontière.

Démographie et logement

Evry-Courcouronnes compte entre 67 000 et 68 000 habitants (INSEE 2018). Après une très forte croissance démographique dans les années 1980 - 1990, due à la montée en puissance de la ville nouvelle, la population s'est stabilisée. La croissance démographique est aujourd'hui quasiment nulle. Il s'agit d'une population très jeune (près de 68% des habitants ont moins de 45 ans).

Evry-Courcouronnes compte en 2018 (source INSEE) 27 626 logements dont près de 83% sont des logements collectifs et 15% des maisons individuelles. Ce sont très majoritairement des logements de 3-4 pièces (55,2% en 2018). Seulement 17,6% de ces logements sont sur-occupés en 2018.

Équipements publics

Préfecture de l'Essonne, Evry-Courcouronnes accueille de longue date des équipements administratifs importants : la Préfecture et les services rattachés, le Conseil départemental de l'Essonne et le siège de la CA Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart.

Le centre urbain compte aussi un certain nombre d'équipements d'échelle supra-communale : université (10 000 étudiants sur 5 UFR), hôpitaux, services sociaux, etc.

Enfin un certain nombre d'équipements sont déclinés à l'échelle des quartiers : mairie annexe, bureau de poste, Maison de quartier...

Les équipements petite enfance sont diversifiés et bien répartis sur le territoire communal.

Les équipements scolaires et péri-scolaires sont eux aussi nombreux et bien répartis sur le territoire. Néanmoins ils commencent à accuser un certain vieillissement.

La commune compte de nombreux équipements sportifs, proposant une diversité d'activités, à l'échelle communale comme supra-communale.

Le centre d'Evry-Courcouronnes est également doté d'équipements culturels majeurs, principalement dans l'Agora : les Arènes, salle polyvalente de 2 800 places, le Théâtre de l'Agora, la médiathèque...

Le centre urbain d'Evry-Courcouronnes est très bien doté en équipements publics. Mais ils demandent à être valorisés.

Activités économiques et emploi

Evry-Courcouronnes compte un peu plus de 40 000 emplois. Ce chiffre est en baisse constante depuis 2008, où il était de plus de 45 000.

La commune compte environ 44 200 actifs en 2018, dont 25 800 pourvus d'un emploi. Parmi ces actifs habitant sur la commune en 2018, un peu plus de 26 000 ont leur emploi également sur le territoire communal. Ce chiffre est lui aussi en baisse (28 635 en 2008).

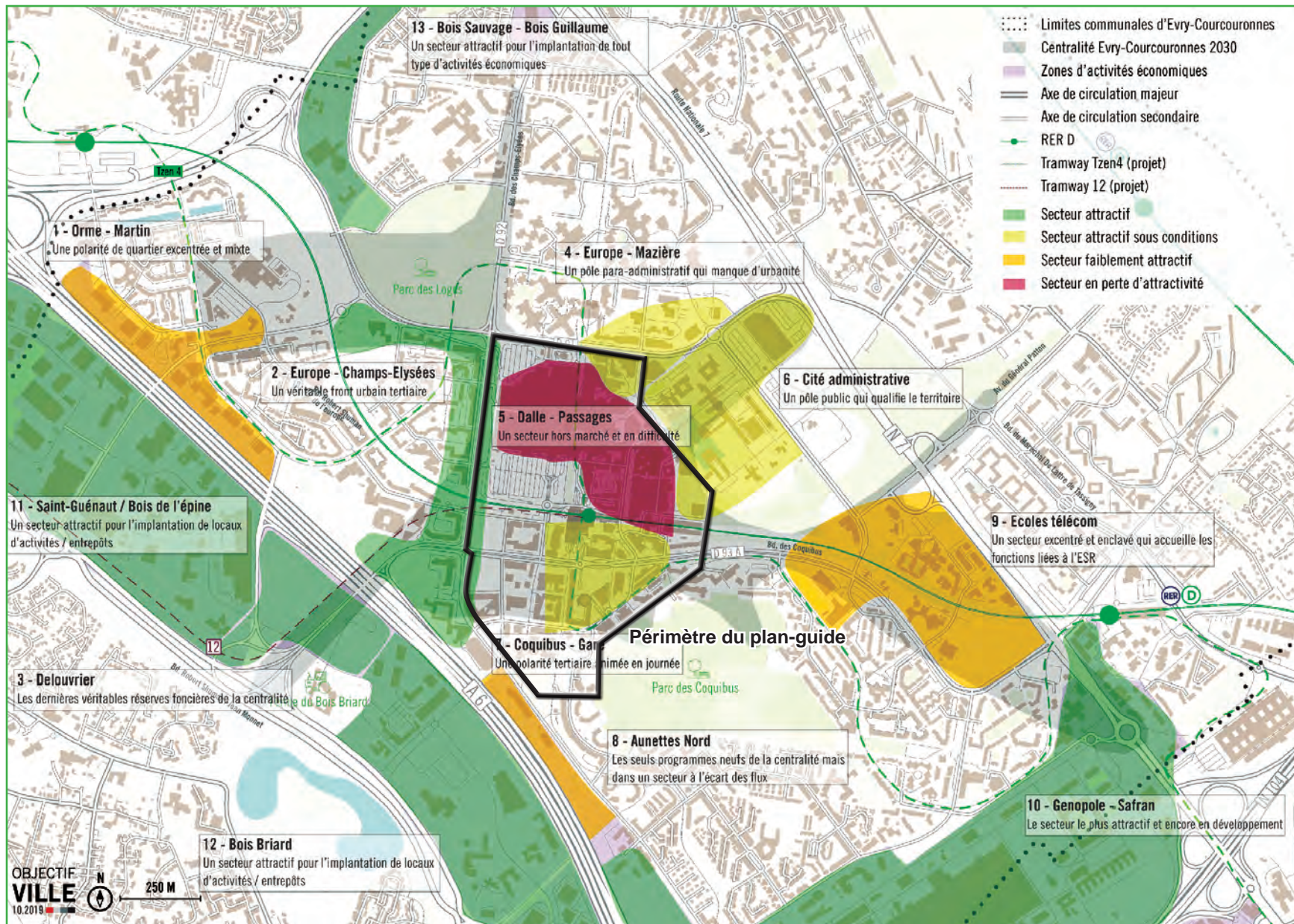
On note sur la commune d'Evry-Courcouronnes une baisse régulière du nombre d'emplois qui témoigne d'une perte d'attractivité économique de ce territoire.

Pourtant, Evry-Courcouronnes est considérée comme étant un pôle économique structurant à l'échelle francilienne, disposant d'un «quartier d'affaires», bénéficiant de la présence d'un campus universitaire, d'un centre hospitalier majeur, et de lieux majeurs d'innovation et de production. Selon un sondage OpinionWay, elle est même considérée comme faisant partie des 10 villes perçues comme les plus importantes en Île-de-France¹.

Néanmoins, l'étude urbaine réalisée par Objectif Ville sur le cœur d'agglomération Evry-Courcouronnes montre l'existence de secteurs peu attractifs, voire en perte d'attractivité (cf. carte et tableau pages suivantes).

Après plus de 30 ans, la perte de dynamisme économique et d'attractivité du cœur d'Evry-Courcouronnes est un signal inquiétant, pris en considération par les collectivités.

¹ Source : Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie "Centralité cœur d'agglomération" à l'horizon 2030 - Objectif Ville - Novembre 2019



L'attractivité des secteurs du coeur d'agglo pour les entreprises privées

Source : Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie « Centralité coeur d'agglo » à l'horizon 2030 - Objectif Ville - Novembre 2019

LE DIAGNOSTIC ÉCONOMIQUE ET L'ATTRACTIVITÉ DU CENTRE



- 50 années après la création de la ville, un tissu économique dense et diversifié.
- Une offre de locaux tertiaires particulièrement volumineuse.
- Le statut de préfecture de l'Essonne génère l'implantation de nombreuses structures administratives.
- Un développement universitaire en cours de renforcement.
- Des axes de transports en commun et routiers majeurs qui relient la centralité d'Evry-Courcouronnes à la capitale.
- La proximité avec le Gépôle, outil de recherche de pointe à l'échelle mondiale.



- Le déploiement prévu de deux lignes de tramway dans la centralité.
- Quelques opportunités foncières à proximité des projets de tramway fléchées pour accueillir des projets de développement économique.
- De nombreuses réflexions sur la transformation de plusieurs secteurs de la centralité, dont plusieurs commencent à trouver une traduction concrète (ex : relooking du centre commercial).
- Un déploiement progressif d'une offre immobilière alternative en centre-ville.
- Le développement de nouvelles formes d'économie (*id* : *petites unités vs grands comptes*).



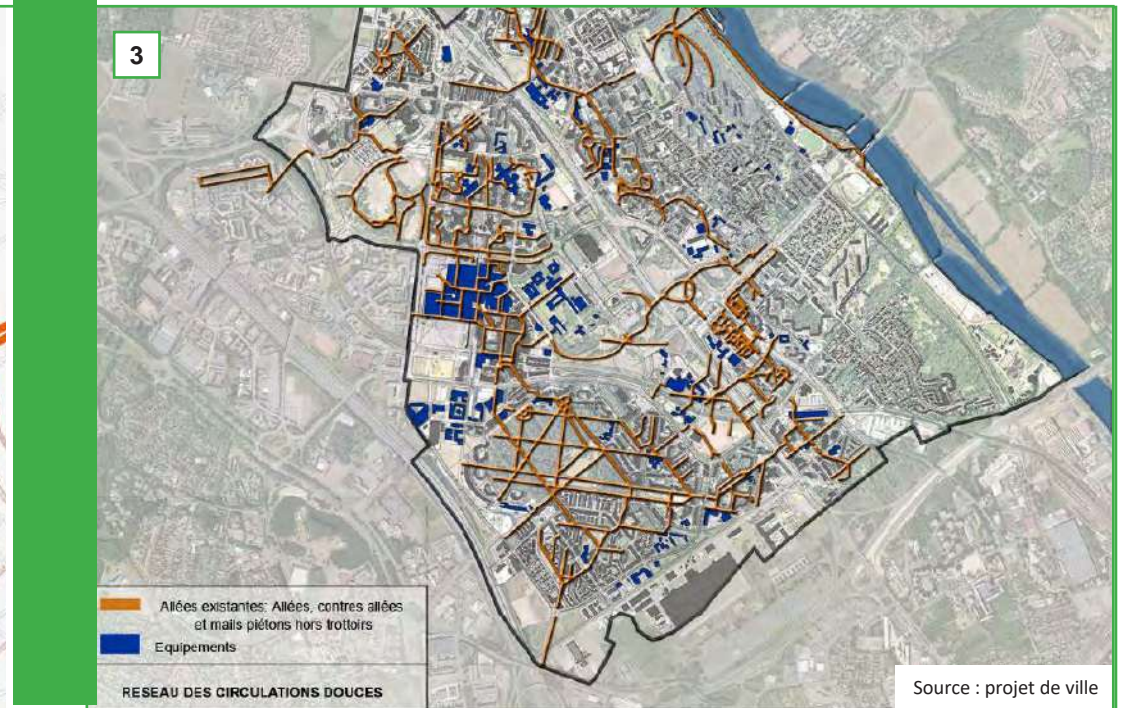
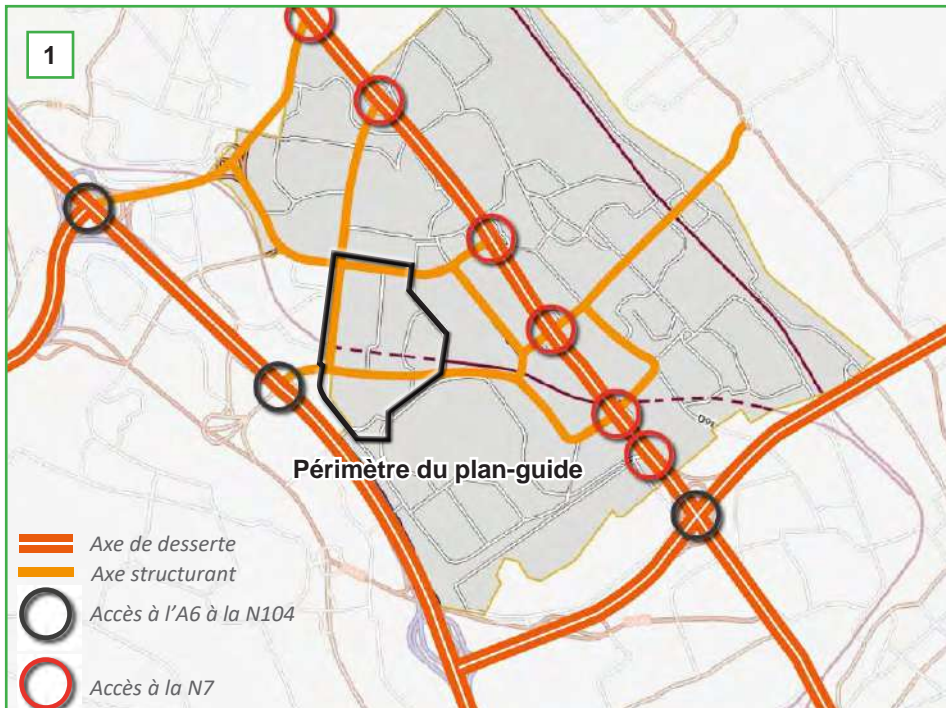
- Le départ récent ou envisagé de plusieurs grands comptes (Crédit Agricole, Carrefour, Accor, LCL), qui interroge sur le positionnement économique de la ville.
- Une offre tertiaire en décalage avec les attentes nouvelles des entreprises (vétusté, taille des plateaux...), ce qui se traduit par une vacance très importante dans le centre-ville.
- L'image de « cité administrative » du cœur de ville par rapport à une périphérie accueillant davantage le secteur privé.
- Le temps d'accès au cœur de la métropole.
- L'absence de retombées positives du Gépôle sur la centralité.



- Le développement d'offres concurrentes qui semblent avoir davantage le vent en poupe auprès des entreprises, notamment Massy.
- Une partie du centre-ville est délaissée par les activités économiques privées, qui n'envisagent pas de s'y implanter (*sentiment d'insécurité, non respect des critères de commercialité économique lié à une forme urbaine spécifique...*).
- L'impact négatif de la vacance sur l'attractivité de la centralité.
- La raréfaction des opportunités foncières dans la centralité.
- La plupart des projets de développement économiques en cours de développement encadre la centralité mais ne la concerne pas réellement.

atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour la centralité d'Evry-Courcouronnes

Source : Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie « Centralité cœur d'agglo » à l'horizon 2030 - Objectif Ville - Novembre 2019



LES ENJEUX EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

Le réseau viaire et le stationnement

Le secteur de projet est bien desservi par un réseau viaire structuré et hiérarchisé (cf. carte 1 page ci-contre). Le centre urbain est ainsi très accessible en voiture, condition initialement indispensable à l'implantation de la très grande surface commerciale dans ce centre.

Néanmoins le plan de circulation est contraint dans l'hypercentre, avec très peu de perméabilités routières, ce qui protège le centre-ville du trafic de transit.

Le centre urbain est bien pourvu en offre de stationnement, avec :

- du stationnement payant non résidentiel (selon les heures et jours de semaine) le long des voies urbaines,
- plusieurs grands parkings publics avec stationnement horaire et abonnement,
- des parkings ouverts au seuls abonnés.

Le centre urbain d'Évry Courcouronnes est bien accessible en voiture, tant pour ce qui concerne le réseau viaire que l'offre en stationnement. Il est néanmoins peu accessible pour le trafic de transit.

On note cependant la place importante occupée par la voiture dans le centre urbain.

Les transports collectifs

Le centre urbain est desservi par le RER D à la gare d'Évry-Courcouronnes centre, située à proximité du site de projet (cf. carte 2 page ci-contre).

Cette gare bénéficie d'une interconnexion avec la gare routière desservie par 14 lignes de bus. Les transports en commun sont donc déjà très présents sur le site.

La ligne de bus 402 va être aménagée en site propre dans le cadre du T Zen 4 qui relie Viry-Châtillon à Corbeil-Essonnes en passant par Évry-Courcouronnes.

En outre, le centre urbain sera desservi dans un avenir proche par le Tram 12 express (Massy - Évry-Courcouronnes).

Il ne sera pas desservi directement par le réseau de métro automatique Grand Paris Express, mais la ligne 14 Sud pourra être aisément rejointe au niveau d'Orly par le RER D.

La desserte en transports collectifs est également un atout fort du centre urbain.

Les mobilités douces

La Ville d'Évry dispose de 10 zones piétonnes dont l'accès est strictement réglementé pour les véhicules, parmi lesquels, sur le centre urbain :

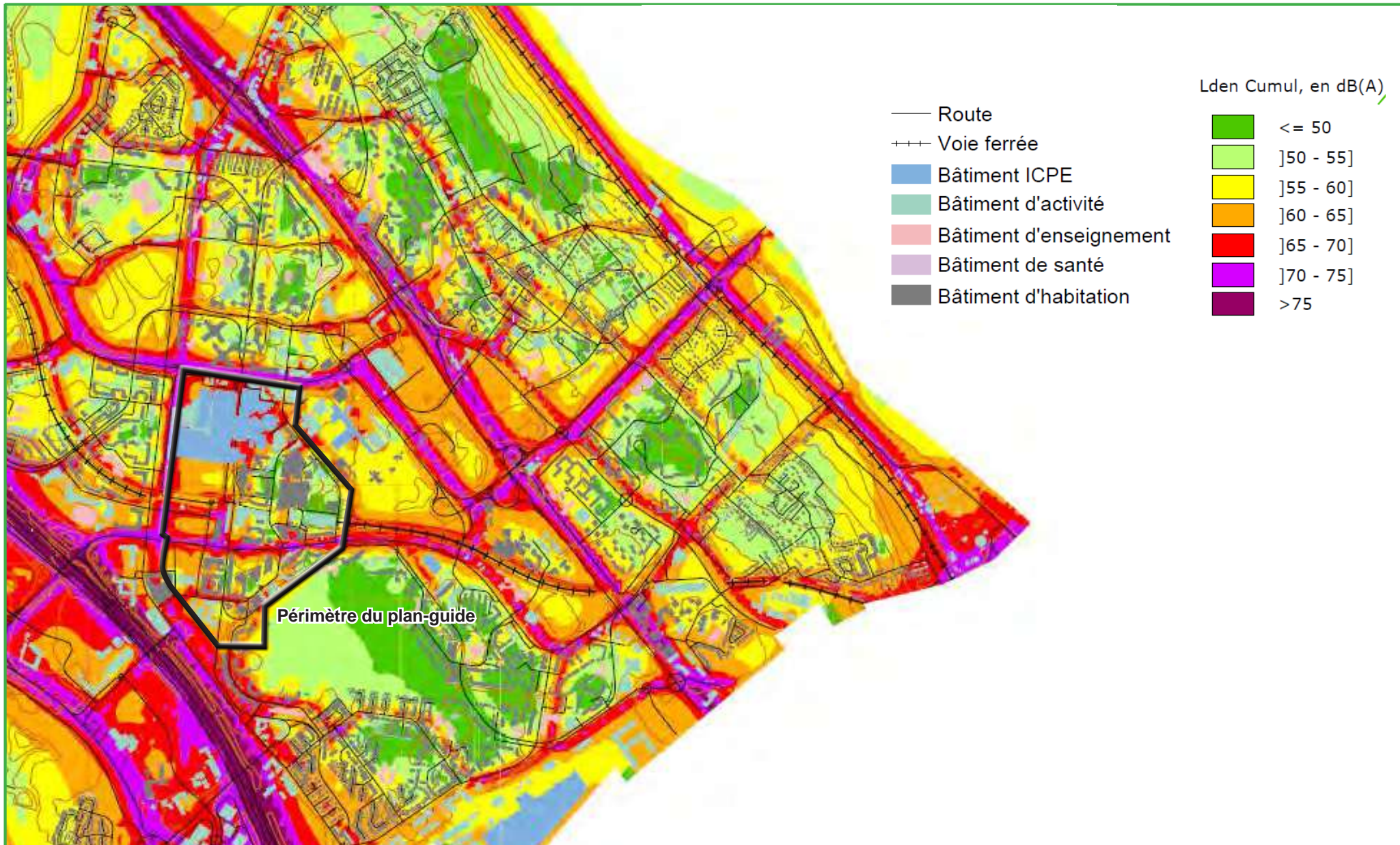
- le cours Blaise Pascal,
- la place Mendès France,
- la place des Terrasses.

La trame de circulations douces a été conçue pour être séparée des flux automobiles. Beaucoup de routes sont dépourvues de trottoir, les piétons et cyclistes circulant sur un réseau à part, sur dalle ou en galerie.

Le rapport de présentation du PLU souligne que cette trame présente des lacunes en matière de perception et de fluidité. Les déplacements piétons sont parfois difficiles au niveau du sol. Les itinéraires cyclables continus sont quasi-inexistants.

Les mobilités douces constituent le point faible du volet déplacements dans le centre urbain d'Évry Courcouronnes, même s'ils ont été pris en compte dans le projet initial de la ville nouvelle.

La "marchabilité" du centre urbain est l'un des points faibles évoqués dans le diagnostic urbain du projet d'attractivité du centre urbain d'Évry-Courcouronnes.



Carte du bruit lié aux infrastructures routières

Source : PLU d'Evry

RISQUES, SÛRETÉ ET SANTÉ PUBLIQUE

Les risques naturels

Le site de projet n'est soumis à aucun risque naturel significatif susceptible de porter atteinte à la santé publique.

Les risques technologiques

Le rapport de présentation du PLU note la présence de risques liés au transport de matières dangereuses :

- plusieurs canalisations de gaz,
- deux pipelines,
- un risque par voie routière (A6, RN7, RN104) ou ferroviaire (RER),
- 9 ICPE dont 7 soumises à autorisation,
- un site pollué (celui de la SNECMA / Safran, situé sur plusieurs sites de la ville mais dont seul le siège est implanté dans le centre urbain).

Le site de projet présente peu d'enjeux pour les risques naturels et technologiques.

L'ambiance sonore

L'ambiance sonore est essentiellement marquée par le bruit des infrastructures de transport, principalement routières (cf. carte page ci-contre). Le bruit ferroviaire concerne très peu d'habitants.

Néanmoins les populations sont peu impactées par le bruit, qui a été pris en compte dès la conception de la ville nouvelle. Moins de 1% des habitants sont concernés par la gêne sonore.

Le département de l'Essonne est couvert par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

La qualité de l'air à Evry-Courcouronnes

La qualité de l'air est relativement bonne sur la commune. Le rapport de présentation du PLU d'Evry note qu'elle y est meilleure que sur l'ensemble du département, avec une pollution très faible à faible 85% de l'année.

Le site de projet présente peu d'enjeux pour la santé publique.

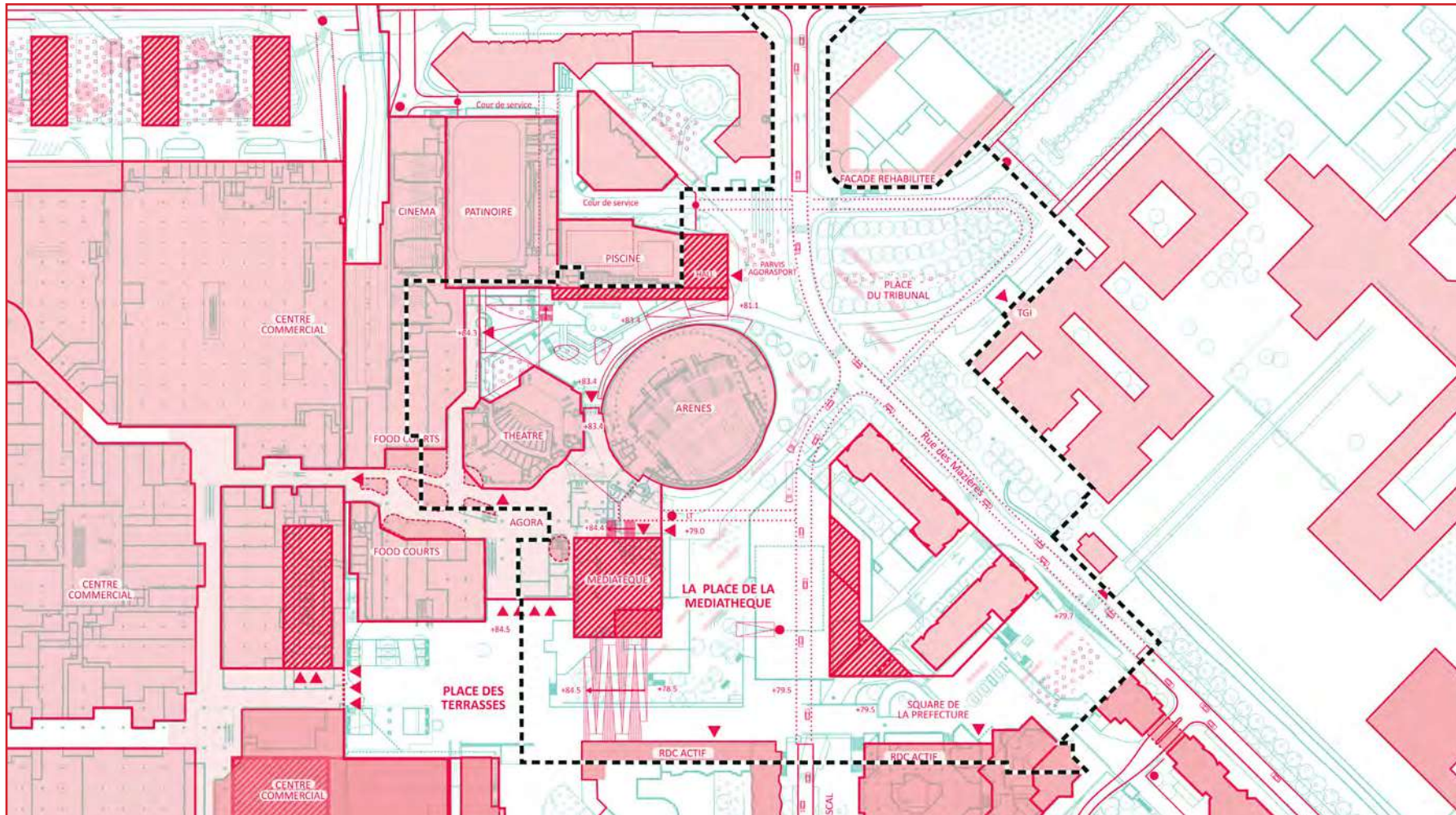
La sûreté publique

Aucune étude de victimation n'a été effectuée sur le territoire de Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart ni sur la commune d'Evry-Courcouronnes. Cependant l'étude des sociotopes réalisée par Attitudes Urbaines sur le site de projet met en évidence des éléments de diagnostic dans ce domaine :

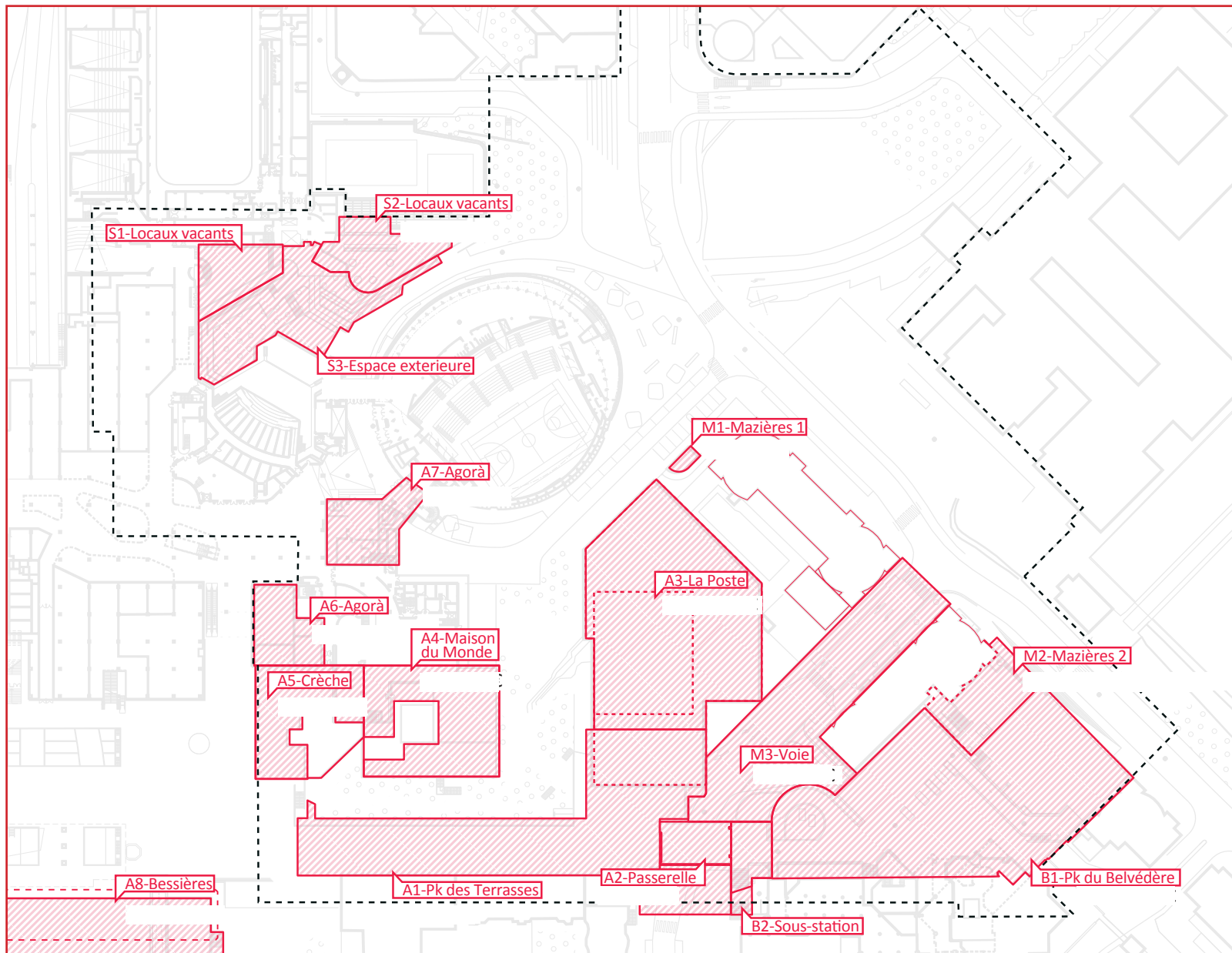
- une dominante "transit" sur le secteur, qui entraîne une forme d'indifférence aux espaces publics, peu propices au séjour et peu confortables ;
- peu de lieux de réelle mixité des publics ;
- une animation du centre liée aux déplacements pendulaires, peu de vie après 21h ;
- un sentiment de sécurité variable en fonction des publics ;
- des quartiers autour de la centralité créant autant de "mondes" aux frontières peu perméables ;
- une population étudiante peu visible faute d'espaces qui lui soient dédiés en dehors des espaces universitaires ;
- des parcs peu visibles, une attente de "vert" importante de la part des habitants.

Le site de projet mérite des améliorations en matière de sécurité publique. C'est l'un des objectifs du projet : renforcer la sécurité et la tranquillité publiques via le réaménagement des espaces publics, leur animation et leur mise en lumière.

LES EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET SUR SON ENVIRONNEMENT



Le secteur de projet Agora - Terrasses - Mazières



LES EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET

L'évolution du site en l'absence de mise en oeuvre du projet

L'objectif du projet est de restaurer l'attractivité urbaine, économique et commerciale du centre urbain d'Evry-Courcouronnes, attractivité qui s'est dégradée au fil du temps, comme le confirment les diagnostics effectués sur le site.

En l'absence de mise en oeuvre du projet, l'attractivité du centre urbain va poursuivre sa dégradation. Les conséquences en seront multiples, et principalement économiques. En effet, une image dégradée d'un quartier conduit inéluctablement à la dévalorisation financière du bâti, puis à sa dégradation progressive.

A partir de là, c'est le cadre de vie qui se dégradera, avec des effets sur le bien-être des habitants.

Cela aurait, de plus, une influence négative sur l'ensemble du territoire de l'Agglomération, le centre urbain étant une polarité majeure.

Une évolution "au fil de l'eau" ne pourra avoir que des effets négatifs, et conduire à une dégradation progressive et inéluctable du centre urbain.

Les effets prévisibles en phase de chantier

La ville nouvelle en général, le centre urbain en particulier sont en chantier depuis des décennies.

Lors des constructions des premiers programmes de logements, les nuisances de chantier ne s'exerçaient que sur un nombre limité d'habitants. Compte tenu du nombre important de logements réalisés, le nombre potentiel de personnes incommodées par ces nuisances est aujourd'hui beaucoup plus élevé.

Les démolitions vont générer un volume important de matériaux soit à réutiliser par recyclage, soit à évacuer en installations adaptées. Ce volume est estimé entre 3 500 et 4 000 m³.

Les autres travaux : terrassements, réseaux, reprises des espaces publics, espaces verts et mobiliers urbains peuvent générer un inconfort, notamment au niveau des déplacements, mais aussi du bruit, des poussières, une dégradation temporaire de l'image globale du quartier...

Les mesures pour limiter les nuisances sont aujourd'hui bien connues et très largement appliquées : chantiers verts, respect des réglementations en vigueur concernant le bruit des engins de chantier, nettoyage de chantier, maîtrise des déchets de chantier... Ces éléments n'ont pas encore été formalisés car le projet n'en est qu'au stade étude.

Toutefois, il sera imposé des "chantiers propres" à faibles nuisances, poursuivant les objectifs suivants :

- réduction des nuisances (bruit, poussières) causées aux riverains par le chantier ;
- limitation des risques de pollution des eaux et du sol lors du chantier ;
- Tri et réduction des déchets de chantier mis en décharge ;
- Accessibilité et sécurité sur le chantier.

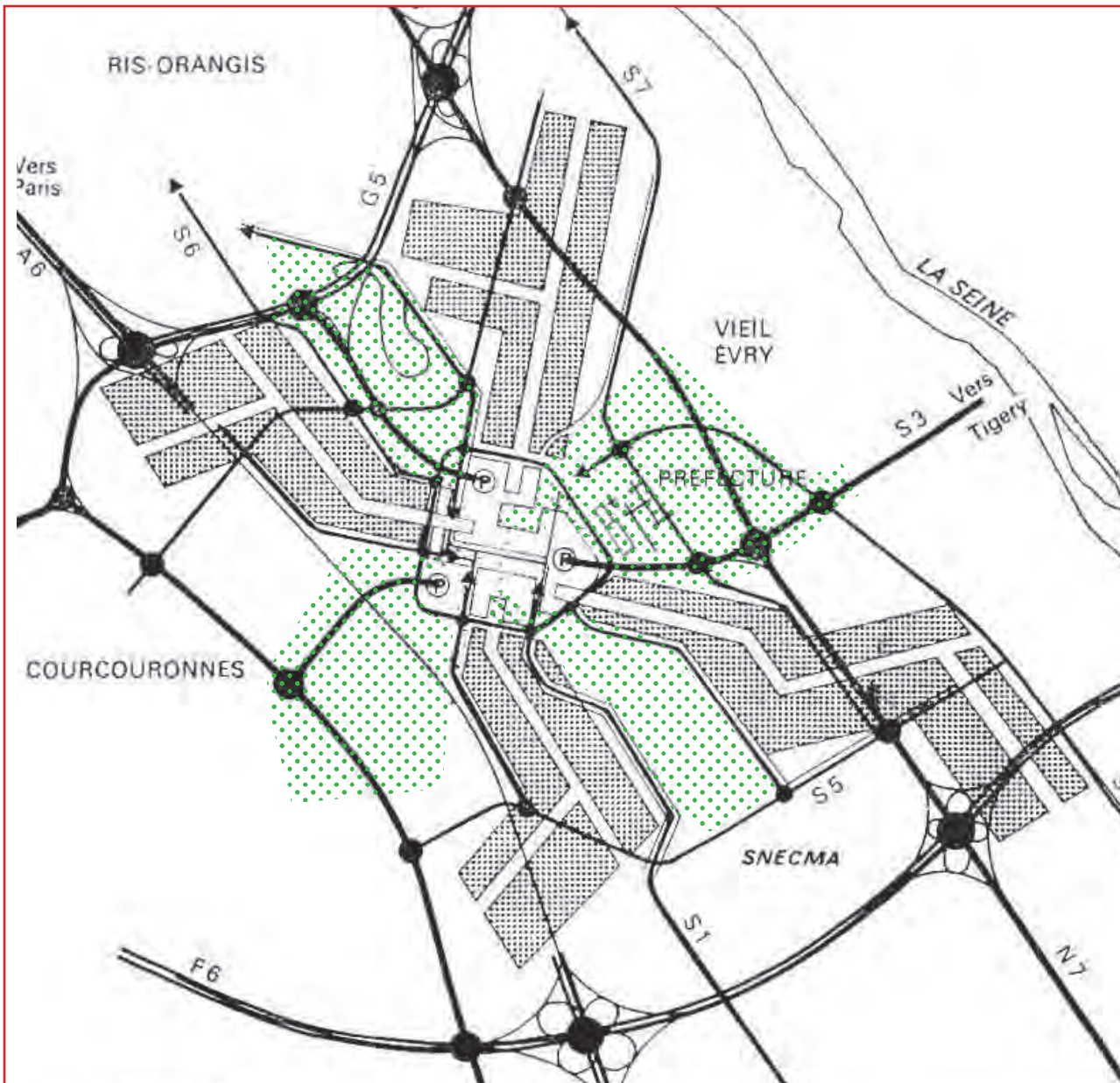
Les effets du projet en phase de chantier ne seront pas imperceptibles, mais ils seront au maximum maîtrisés.

Les effets sur l'occupation du site

Le projet n'aura aucun effet structurel sur l'occupation du site, qui va rester la même.

Néanmoins, les démolitions qui vont intervenir sur des fonciers maîtrisés (cf. plan page ci-contre) vont permettre de recréer des espaces publics viables et vivables, des parvis, des lieux de rencontre...

De ce fait, le projet aura des effets positifs sur l'occupation du site.



Renouer avec l'idée de ville-nature, en cohérence avec les enjeux actuels de renaturation et de (re-)construction de villes plus durables, plus confortables et plus attractives.

LES EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET (SUITE)

Les effets sur les milieux physiques

Le projet ne modifie en rien la topographie.

Les sous-sols pourront être sollicités (pour y implanter du stationnement souterrain par exemple), mais sans modifier les structures du sous-sols.

La gestion des eaux pluviales sera inchangée, de même que la superficie et l'imperméabilisation des bassins versants. Le projet n'aura donc pas d'effets sur les eaux superficielles. Il est à noter que la réalisation de nouveaux parkings souterrains peut conduire à intercepter la nappe souterraine affleurante. Les effets devront en être étudiés précisément dans le cadre d'un dossier Loi sur l'Eau.

Concernant le climat et l'effet d'ICU, les effets du projet seront de fait peu perceptibles, malgré une présence végétale accrue. En effet, le site de projet est déjà fortement artificialisé, dans un contexte lui aussi très artificialisé. De ce fait, le projet ne va que peu influencer sur l'effet d'ICU. Il va avoir un effet positif en ce sens qu'il va accroître et créer des liaisons entre les espaces de fraîcheur végétalisés.

Le projet aura très peu d'effets sur les milieux physiques. Des précautions seront cependant à prendre pour préserver la nappe souterraine affleurante.

Les effets sur les milieux naturels

Les enjeux des milieux naturels sont très faibles sur le site de projet. Les milieux naturels sont des parcs urbains, généralement non connectés entre eux.

Le projet aura, là aussi, peu d'effet sur les milieux naturels. Il peut reconstituer des corridors écologiques entre les réservoirs de biodiversité que constituent les parcs existants. Néanmoins, il ne faut pas attendre un accroissement significatif de la biodiversité, assez pauvre dans un milieu aussi artificialisé.

Le projet aura peu d'effets sur les milieux naturels.

Les effets sur les paysages urbains

Le fait pour le projet de renouer, par des continuités végétales recréées, avec la "ville-nature" aura des effets très positifs sur les paysages urbains.

En connectant entre eux des parcs de qualité mais relativement isolés, le projet va modifier considérablement la perception de la nature au centre d'Evry-Courcouronnes. La végétalisation est l'un des objectifs forts du projet.

Un effet indirect en sera de renforcer considérablement l'attractivité de la marche à pied et de la déambulation dans le centre ville, et participer ainsi à l'attractivité urbaine de ce centre.

Le projet aura des effets très positifs sur les paysages urbains.

Les effets sur le milieu urbain et humain

C'est dans ce domaine que les effets du projet seront les plus visibles.

En effet, le projet va considérablement améliorer le cadre de vie, il va rééquilibrer la place de la voiture dans le centre urbain au profit des autres modes et il va considérablement améliorer le confort et le sentiment de sécurité des usagers de ce centre.

Le volet économique du projet d'attractivité va conforter les activités économiques et commerciales existantes, va conduire à en créer de nouvelles et ainsi, à terme, considérablement améliorer l'offre de services aux habitants.

Concernant les équipements, déjà bien présents et fréquentés, leur rénovation avec mise à niveau aux normes actuelles ne peut être que très positive.

Le projet aura des effets très positifs sur les milieux urbain et humain.

Le cumul des effets du projet "Attractivité du centre urbain" avec ceux d'autres projets

Le projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" aura des effets cumulés avec l'ensemble des projets portés par l'OIN Porte Sud du Grand Paris.

Il s'agira d'effets positifs, visant à corriger les erreurs et potentialiser les atouts de la ville nouvelle.

Au delà, le projet s'inscrit dans la mouvance porteuse du projet métropolitain du Grand Paris. Les différents projets qui se développent à proximité des gares RER et Grand Paris Express entreront en synergie dès lors que le réseau du métro automatique et ses connexions aux lignes RER et métro, existantes et prolongées, entrera en activité. A partir de là, l'attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes sera d'autant plus "boostée" que les aménagements prévus par le projet Attractivité du centre urbain auront été réalisés.

Le cumul des effets du projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" avec ceux d'autres projets sera d'autant plus positif qu'une synergie se mettra en place à l'échelle métropolitaine, grâce notamment au futur réseau de transports en commun Grand Paris Express.

Le cumul des effets du projet du secteur Agora - Terrasses - Mazières avec ceux d'autres projets

Un cumul d'effets pourra se produire entre le secteur Agora - Terrasses - Mazières et les autres secteurs du périmètre couvert par le plan-guide.

Les projets de ces autres secteurs ne sont pas encore programmés, et a priori il n'est pas question à ce stade de chevauchement de calendriers de réalisation, qui aurait des effets très perturbants sur le fonctionnement du centre urbain.

Le cumul des effets de tous ces projets, en phase finale d'exploitation, sera un résultat très positif, avec un renforcement de l'attractivité du centre et surtout une amélioration notable du cadre de vie.

Le cumul des effets du projet avec ceux d'autres projets

LES EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET (SUITE)

Les effets sur les déplacements

Concernant les déplacements, le projet "Attractivité du centre urbain" va agir par petites touches, tablant sur la mise en oeuvre de "parcours cheminatoire" et sur "l'activation des nœuds décisionnels".

A l'issue d'une étude spécifique "Déplacements", des fiches-actions concernant les déplacements ont été élaborées (cf. annexe 2).

L'objectif premier de "*l'activation des nœuds décisionnels*" est d'inciter les piétons à rester présents dans les espaces publics le plus longtemps possible. Le mobilier urbain, les éléments d'orientation, la présence de l'art dans le centre sont de nature à valoriser le confort et le plaisir de séjourner dans ce centre.

Les effets sur l'accessibilité au centre urbain en voiture devrait évoluer essentiellement au niveau de l'offre de stationnement, qui va être fortement restructurée. En accord avec le PDUIF, le nombre de places de stationnement va globalement diminuer. Ce nombre sera défini à la suite d'une étude qui sera lancée en 2022. Une étude va en effet être menée pour analyser les possibilités précises de restructuration/reconstitution d'offres de stationnement, étant précisé qu'une étude réalisée par le bureau d'études Transitec en 2019 a fait état de réserves de capacité importante dans l'essentiel des parkings publics situés dans le secteur.

Les objectifs du travail à engager sont les suivants (cf. fiche-action "Stationnement" en annexe 2) :

- l'adaptation de l'offre de stationnement automobile en accompagnement du projet urbain et de la requalification de l'espace public ;
- la valorisation des réserves de capacité des parkings en ouvrage par des liens piétons aisés et de qualité vers les parkings et une adaptation de leur tarification et des abonnements, à la fois pour les visiteurs et pendulaires du centre-ville, mais également à destination des rabatants (parking Sabatier) ;
- l'amélioration de la connaissance de l'usage du stationnement en ouvrage (temps réel) et sur voirie.

Pour ce qui concerne l'accès aux transports en commun, les nouvelles trames de déplacements doux rendront ceux-ci plus accessibles et donc plus attractifs. Le confort des cheminements d'accès influe en effet notablement sur l'attractivité des transports en commun.

Les itinéraires des modes actifs seront considérablement améliorés par le projet avec, notamment, une offre bien plus importante de stationnement dédié aux vélos.

Le projet aura des effets positifs sur les déplacements.

Les effets sur les risques et la santé

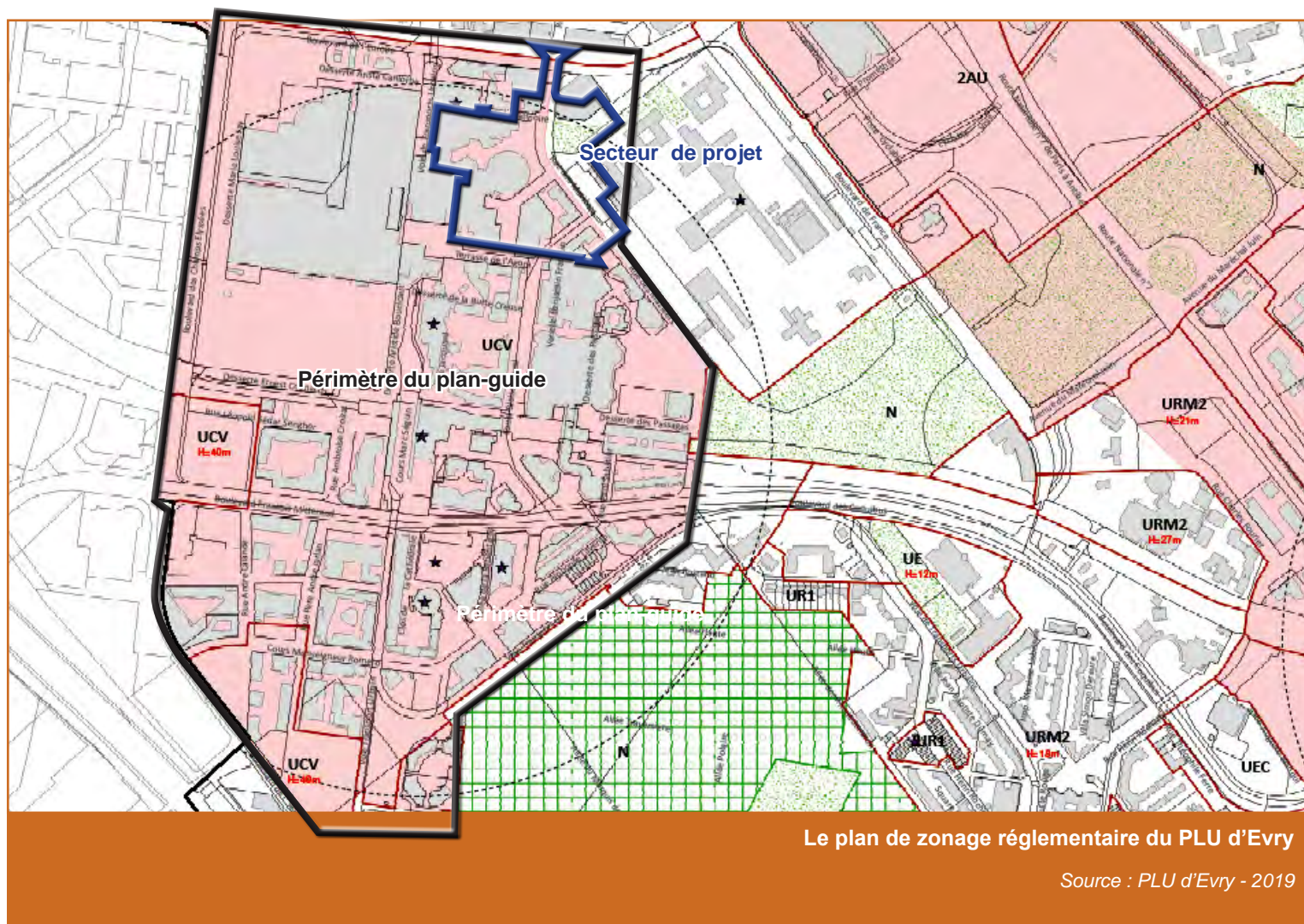
Le projet comportera peu d'effets sur les risques naturels et technologiques ainsi que sur la santé (ambiance sonore et qualité de l'air).

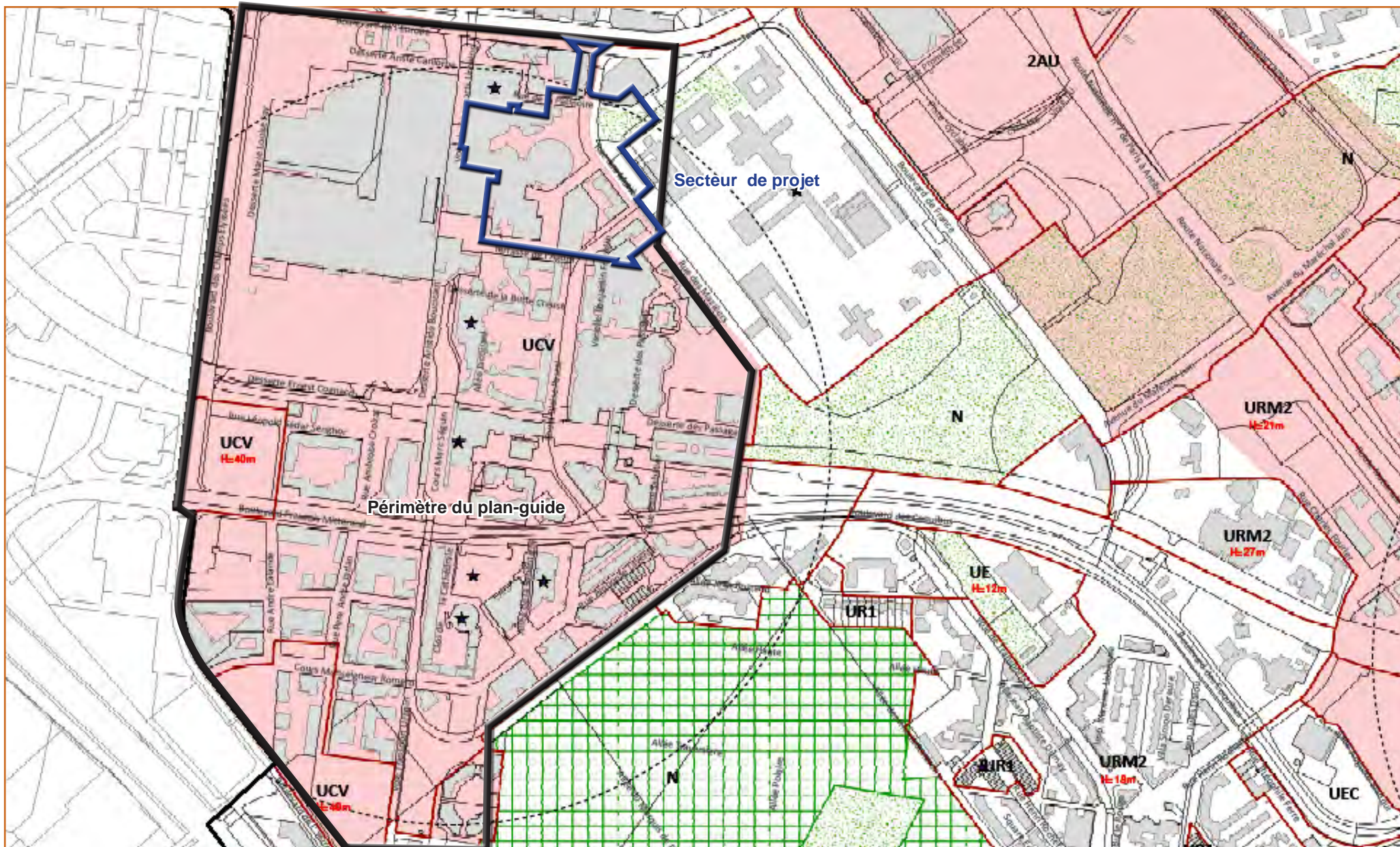
Il aura un impact positif sur la sûreté urbaine et sur le ressenti et le confort des habitants et usagers du centre urbain. Cette nouvelle perception de la sûreté urbaine peut avoir pour effet de recréer une dynamique du soir dans le centre, aujourd'hui déserté à partir de 21h. L'affluence croissante sera elle même facteur de sentiment de sécurité, et se créera une "boucle vertueuse" d'appropriation des espaces publics par les usagers sur une plage horaire accrue.

Le projet aura des effets positifs, quoique modérés, sur les risques et la santé.

Concernant la sûreté urbaine, les effets seront clairement positifs et autoriseront de nouveaux usages urbains.

COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE





COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES

Compatibilité avec le SDRIF

Le centre urbain d'Evry-Courcouronnes est défini, au SDRIF 2030, comme un secteur à fort potentiel de densification.

« Ces secteurs offrent un potentiel de mutation majeur, qui ne doit pas être compromis. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de 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. »

Le projet "Attractivité" ne va pas participer, en tant que tel, à la densification du centre urbain. Mais il va accompagner celle-ci, en lui donnant un cadre qualitatif.

A ce titre, ce projet est compatible avec le SDRIF.

Compatibilité avec le SCoT Grand Paris Sud

Le SCoT Grand Paris Sud est en cours d'élaboration. Il n'est donc pas applicable à ce jour.

Conformité au PLU d'Evry-Courcouronnes

La totalité du secteur de projet est en zone UCV au PLU d'Evry (révisé en septembre 2019).

La zone UCV (Urbaine Centre-Ville) correspond au centre urbain physique et fonctionnel d'Evry. Il s'agit d'un secteur dense qui accueille une diversité fonctionnelle importante.

Dans la mesure où le projet concerne des aménagements d'espaces publics plutôt que des constructions, il ne posera pas de question de conformité au PLU.

Centre commercial



Travailler au décloisonnement du centre commercial



Réaménager les emprises pour créer des espaces d'animation et de convivialité



Valoriser les abords du centre commercial

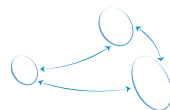
Centre urbain



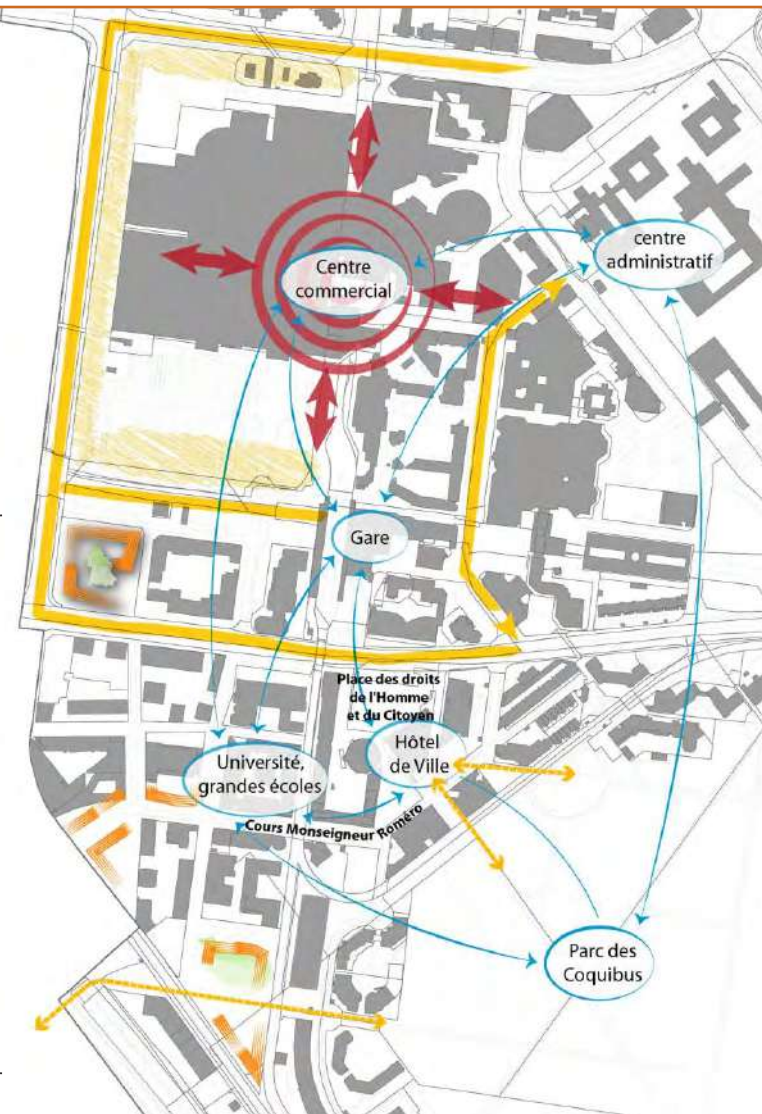
Finaliser les opérations d'aménagement du centre urbain



Réaménager des liaisons piétonnes notamment pour une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite



Relier et connecter les différentes composantes du centre urbain et prévoir la desserte par les routes départementales



COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS RÉGLEMENTAIRES (SUITE)

Compatibilité avec le PADD du PLU

Le PLU d'Evry comporte trois grandes orientations :

- Evry coeur d'agglomération, pôle d'excellence scientifique et académique du Sud Francilien ;
- Evry, ville vivante et attractive pour tous ;
- Evry, ville durable et verte, au cadre de vie unique à la Porte Sud de Paris.

Le projet s'inscrit principalement dans la seconde orientation :

« Le projet centre-ville a permis de faire émerger une réelle centralité à Evry qui ne demande qu'à être affirmée et valorisée dans les années à venir.

- *Finaliser le projet centre-ville avec l'ambition d'en faire un centre urbain habité, vivant, animé.*
- *Intégrer pleinement l'Université au centre urbain dans une logique de mixité fonctionnelle.*
- *Mettre en avant l'atout majeur que constitue la présence du centre commercial en coeur de ville pour développer l'attractivité du centre-ville d'Evry.»*

Le projet est pleinement compatible avec les orientations du PADD du PLU.

Compatibilité avec l'OAP du PLU

Une OAP spécifique pour le centre urbain d'Evry a été intégrée au PLU.

Les objectifs de cette OAP (cf. carte page ci-contre) sont les suivants :

« Poursuivre l'émergence d'une réelle centralité à Evry en l'accompagnant par des actions de valorisation permettant une meilleure attractivité, un renforcement du dynamisme et une montée en gamme du quartier.

Autour du centre commercial, travailler sur les espaces publics et les équipements publics, afin de participer au décroisement du secteur et de reconnecter les différents espaces.

Plus globalement travailler aux liens, connexions, entre les différentes composantes du centre urbain : composante transport (la gare notamment), université et grandes écoles, espaces verts et parcs, etc. Il s'agit de retrouver une insertion dans la trame urbaine avec une possibilité de mixité des usages, y compris logements.»

Le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs de l'OAP Centre urbain.

Le projet "Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes" dans son ensemble, et le projet du secteur Agora - Terrasses - Mazières en particulier, sont pleinement compatibles avec l'ensemble des documents d'urbanisme et de planification qui s'appliquent sur leurs emprises.

LES ÉTUDES RÉALISÉES POUR LE PROJET

La présente note d'incidences environnementales a été alimentée par les études menées pour l'élaboration du projet d'une part, et par les documents d'urbanisme et cartographies consultables en ligne d'autre part.

Des études ont été spécifiquement menées dans le cadre du projet "Attractivité du centre urbain". Elles ont également été exploitées pour la présente note. La liste de ces études est précisée ci-après.

Études portées par la Maîtrise d'ouvrage

- Projet Attractivité du centre urbain d'Evry-Courcouronnes - Descriptif du projet dans le cadre d'une demande de cadrage à la DRIEE - Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart - Novembre 2021
- Stratégie d'attractivité de la centralité d'Evry-Courcouronnes - COPIL du 14 novembre 2019

Diagnostiques environnementaux

- Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie «Centralité Coeur d'Agglo» à l'horizon 2030 - Diagnostic des Mobilités – Attitudes Urbaines / BFluid /Transitec / Alt Urbaine / Objectif Ville - 21 septembre 2019

Diagnostiques et programmation urbaine

- Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie "Centralité Coeur d'Agglo" à l'horizon 2030 - Objectif Ville - Étude non datée
- Étude de reconversion des locaux vacants et de production d'immobilier d'entreprise neuf sur trois sites du centre urbain d'Evry-Courcouronnes - Objectif Ville - Étude non datée
- Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie «Centralité Coeur d'Agglo» à l'horizon 2030 - Livrable 1 / Support atelier maîtrise d'usages et sociotopes - Attitudes Urbaines / BFluid /Transitec / Alt Urbaine / Objectif Ville - 1er août 2019
- Étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie «Centralité Coeur d'Agglo» à l'horizon 2030 - Stratégie «Centralité 2030» Evry-Courcouronnes - Attitudes Urbaines / BFluid / Transitec / Alt Urbaine / Objectif Ville - Rendu développement économique - 15 janvier 2020

Projet urbain

- Étude Urbaine pour l'établissement d'une stratégie "Centralité Coeur d'Agglo" à l'horizon 2030 - Phase 2 : consolidation d'un scénario et mise au point du plan guide - AXL architectes urbanistes | PRAXYS | Vicarini| Urbatec - 9 juillet 2020
- Étude Urbaine pour l'établissement d'une stratégie «Centralité Coeur d'Agglo» à l'horizon 2030 - Phase 2 : consolidation d'un scénario et mise au point du plan guide - Volet sûreté urbaine - FMVT Conseils - 27 avril 2020
- Étude centralité horizon 2030 Evry-Courcouronnes - Volet urbanisme tactique - Stratégie d'activation boucle cheminatoire - Attitudes Urbaines / FMVT / Bfluid / Transitec / alt.Urbaine / Objectif Ville - Document non daté

ANNEXE 1 : IMAGES DU PROJET DU SECTEUR AGORA - TERRASSES - MAZIÈRES

B1 - Le secteur prioritaire

Place des Terrasses - Agora - Cours Blaise Pascal- Rue Mazières

Des perspectives fédératrices

PRINCIPES :

1. GRANDE LIAISON NORD - SUD :

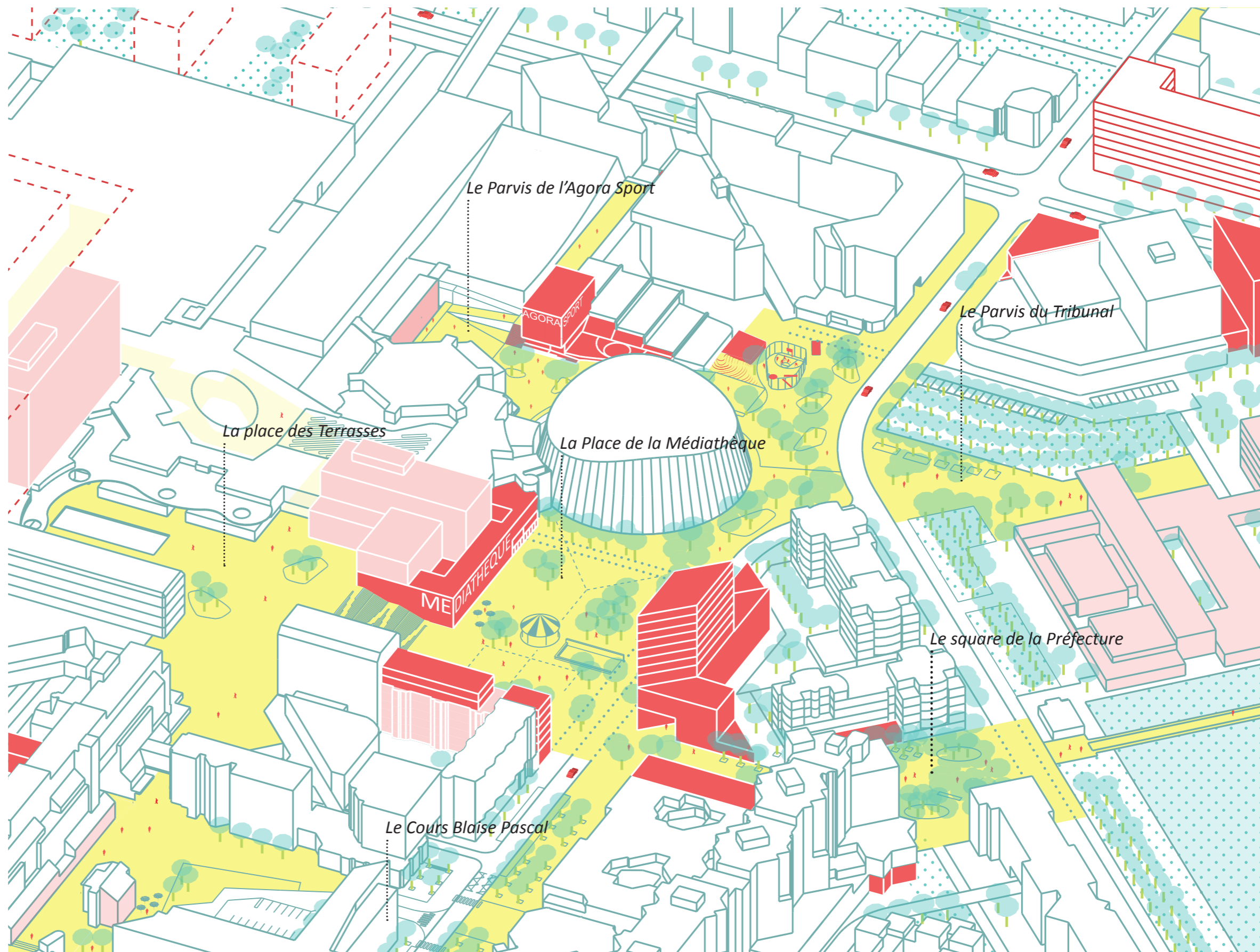
Entre le quartier des Pyramides, les équipements de l'Agora et la Préfecture au Nord, et le parc des Coquibus, la place de la Mairie et la gare au sud. Cette liaison est effectuée en étendant le cours Blaise Pascal, axe support des centralités

2. METTRE EN SCÈNE LES ÉQUIPEMENTS EXISTANTS :

Il existe une densité programmatique, des équipements d'ampleurs mais le cadre urbain ne va pas avec (relation d'adossement, manque de visibilité, difficulté d'accès)

3. CRÉER UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS :

La Grand Place, la Place des Terrasses, le cours Blaise Pascal, le square de la Préfecture, le parvis du Tribunal et le parvis de l'Agora Sport



Des actions sur le foncier maîtrisé

1.1 Prolonger le Cours Blaise Pascal

- Démolition de la Poste (S brute 9 134 m²)
- Reconfiguration de l'îlot de la Maison de l'Avocat

1.2 Aménager la Place de la Médiathèque - (1 ha)

- Démolition de l'allée des Terrasses (182 places de parking) et de la passerelle
- Reconfiguration du rez-de-chaussée des immeubles voisins
- Création d'un large emmarchement
- Développement des plantations
- Aménagement du cours Blaise Pascal en plateau et aménagement piéton de son extrémité Nord

1.3 Aménager la Place du Tribunal (0,5 ha)

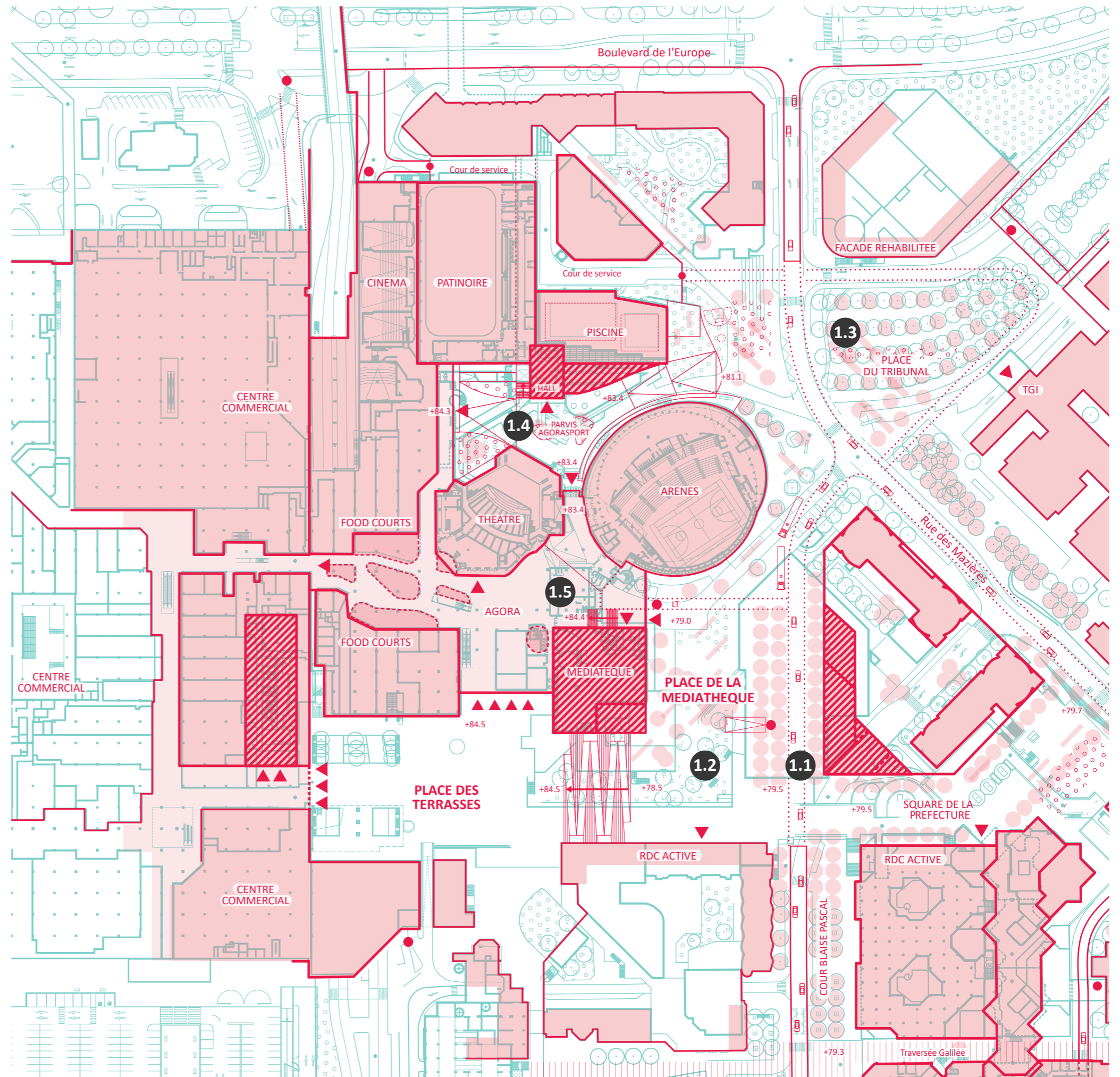
- Redéfinition des circulations et le stationnement
- Aménagement d'un plateau piéton

1.4 Aménager l'Agora Sport

- Reconfiguration de l'AgoraSport (hall + salles de sport)
- Redéfinition du nivellement (dont rampe 10%)
- Fermeture de la partie contre allée de l'Agora

1.5 Reconfigurer l'Agora

- Élargissement de l'ouverture sur la place des Terrasses
- Création d'un nouvel accès depuis la rue Eugène Thomas
- Reconfiguration de la médiathèque (ouverture sur square, ...)



Deux sources d'inspirations pour un espace central et végétalisé

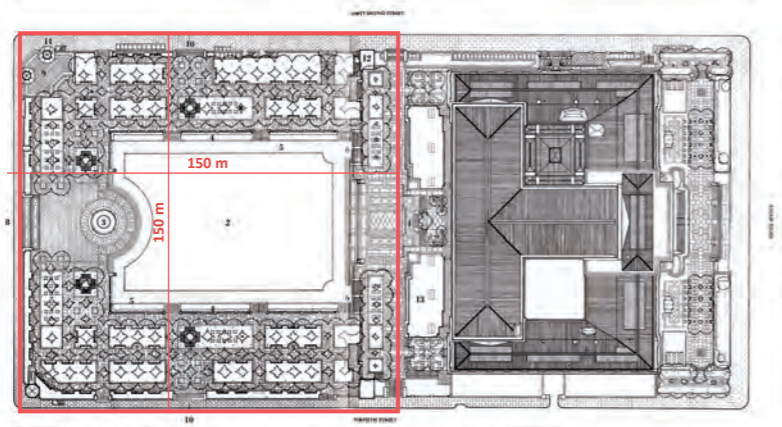


La place de la Brèche à Niort



Deux sources d'inspirations pour un espace central et végétalisé

Bryant Park à New York, un espace où...



Bryant Park

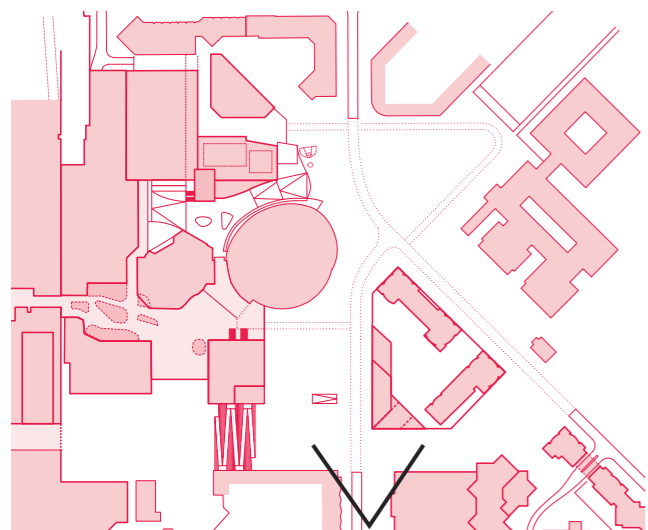


La place de la Médiathèque et la place des Terrasses



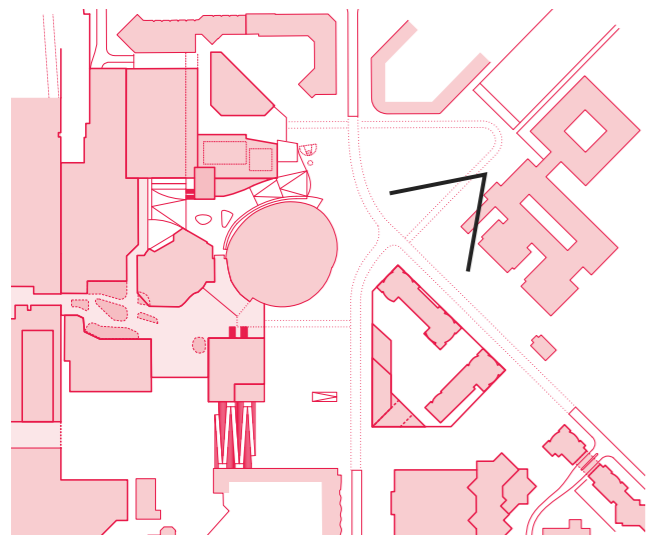


Le cours Blaise Pascal prolongé vers le Nord, le bâtiment des Arènes mis en scène





La mise en scène des équipements



ANNEXE 2 : FICHES-ACTIONS RELATIVES AUX DÉPLACEMENTS

ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Description de l'action

Constat

Une centralité forte d'une offre en transport collectif bien développée et fonctionnelle :

- La ligne de RER D relie Evry à Paris, Corbeil-Essonnes et Malesherbes ;
- 16 lignes de bus desservant le centre-ville d'Evry-Courcouronnes, permettant principalement des liens à l'échelle intercommunale ;
- Les lignes 401, 402, 407, 91.04, 91.05 présentent des fréquences relativement élevées ;
- La présence d'une infrastructure en site propre permet aux lignes du réseau TICE d'être efficaces (bonne régularité, bonnes vitesses commerciales) ;
- Environ 60 bus par heure desservent le centre-ville aux heures de pointe, dont plus de 40 du réseau TICE empruntant un réseau viaire dédié garantissant de bonnes performances ;
- Des conflits d'usage bus / vélo sur le site propre TICE, non autorisés aux vélos.

Un pôle multimodal peu lisible mais toutefois fortement fréquenté :

- Un pôle multimodal relativement peu lisible du fait de la présence de deux gares routières (TICE / Albatrans) et d'accès sur plusieurs niveaux ;
- Les gares bus sont inconfortables pour les piétons ;
- Les habitants d'Evry-Courcouronnes empruntent plus les transports collectifs que les territoires environnants (42% de part modale TC pour les mobilités professionnelles des habitants d'Evry-Courcouronnes contre 31% à l'échelle de GPS et 28% en Essonne) ;

Des projets de transport en commun structurants :

- Le Tram-Train reliera Massy à Evry à l'horizon 2023 ;
- Le TZEN 4 remplacera la ligne 402 par un TCSP intégral à l'horizon 2023 ;
- Ces projets portent le potentiel de contribuer à faire évoluer les pratiques de mobilité et diminuer l'usage de la voiture individuelle par la nouvelle offre de mobilité mais également par les contraintes posées sur l'accessibilité viaire.

Objectifs

Maintenir la performance actuelle des transports collectifs ;

Conforter l'intermodalité en lien avec les projets du Tram-Train et du TZEN4 ;

Prendre en compte la performance des transports collectifs dans la conception de l'espace public :

- Sur le boulevard des Coquibus, conserver un calibrage suffisant pour ne pas pénaliser la circulation des bus depuis/vers la gare routière ;
- Améliorer le fonctionnement des carrefours pour donner la priorité aux transports collectifs et réduire les temps d'attente pour les piétons / cycles ;
- Etudier finement le fonctionnement du carrefour Europe/Mitterrand dans le cadre de l'insertion du T12.

	<p>Renforcer la lisibilité des itinéraires au sein du pôle multimodal et ses accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les traversées piétonnes pour y accéder (rue Georges Stephenson, rue Ambroise Croizat, boulevard François Mitterrand) ; - Déployer une signalétique claire ; - Créer des liaisons et perméabilités piétonnes depuis le terminus du Tram-Train vers la gare et vers le cours Blaise Pascal ; - Etudier la création d'un accès aux quais de la gare routière à l'étage directement depuis le parvis sans avoir à entrer dans la gare
<i>Localisation/périmètre</i>	
<i>Détail de l'opération</i>	
<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	Ville d'Evry-Courcouronnes / GPS / transporteurs / SNCF / IDFM
<i>Méthodologie</i>	
<i>Modalités de mise en œuvre</i>	<p><u>Déjà réalisé</u> Etude d'insertion du Tram-Train ; Etude d'insertion du TZEN4 ; Travail de conception des accès au pôle d'échange multimodal en cours ;</p> <p><u>A réaliser</u> Identifier les besoins des opérateurs du réseau de bus sur le boulevard des Coquibus ; Identifier et développer l'offre de services à développer sur le pôle d'échanges (stationnement vélo sécurisé, consignes, ...) ; Poursuivre les études sur la conception des nouveaux accès au pôle d'échange multimodal et du quartier en prenant en compte les enjeux de mobilité ; Jalonner les itinéraires vers/ depuis les parkings en ouvrage et le pôle gare ; Améliorer et jalonner les itinéraires piétons entre le T12 et le pôle gare (RER, TICE) et les lignes de bus du réseau Albatrans ; Etudier finement le fonctionnement du carrefour Europe/Mitterrand dans le cadre de l'insertion du T12 ; Etudier le fonctionnement des carrefours encadrant la centralité pour proposer des contrôles d'accès permettant de donner une priorité au TC (notamment du réseau Albatrans) et améliorer les traversées piétonnes ; Etudier une reconfiguration du pôle gare pour améliorer sa lisibilité des fonctions d'intermodalité</p>
<i>Partenaires</i>	LSGI-SCC
<i>Plan de financement prévisionnel</i>	Ville d'Evry-Courcouronnes / GPS / IDFM / SNCF
<i>Suivi</i>	

<i>Calendrier détaillé</i>	Action	Calendrier
	Identifier les besoins des opérateurs du réseau de bus sur le boulevard des Coquibus	Court terme
	Identifier et développer l'offre de services à développer sur le pôle d'échanges (stationnement vélo sécurisé, consignes, ...)	Court / Moyen terme
	Poursuivre les études sur la conception des nouveaux accès au pôle d'échange multimodal et du quartier en prenant en compte les enjeux de mobilité	Court / Moyen terme
	Jalonner les itinéraires vers/ depuis les parkings en ouvrage et le pôle gare	Court terme
	Améliorer et jalonner les itinéraires piétons entre le T12 et le pôle gare (RER, TICE) et les lignes de bus du réseau Albatrans	Court terme
	Etudier finement le fonctionnement du carrefour Europe/Mitterrand dans le cadre de l'insertion du T12	Court terme
	Etudier le fonctionnement des carrefours encadrant la centralité	Moyen terme
	Etudier une reconfiguration du pôle gare pour améliorer sa lisibilité des fonctions d'intermodalité	Moyen terme
<i>Indicateurs de suivi et d'évaluation</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une priorité bus aux carrefours ; - Amélioration des conditions d'intermodalité sur le pôle gare ; - Mise en place d'une offre de services mobilité en gare ; - Suivi des vitesses commerciales des lignes du réseau ; - Suivi de la satisfaction des usagers des transports collectifs. 	

FICHE ACTION	<u>POLE MOBILITES GARE D'EVRY-COURCOURONNES</u>
<i>Description de l'action</i>	
<i>Constat</i>	<p>Dans le cadre d'un atelier « ville passante et mobilité » Transitec a produit une étude urbaine pour l'établissement d'une stratégie « Centralité cœur d'agglomération » à l'horizon 2030. Cette étude met en évidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 50,5 % des migrations domicile travail des habitants d'Évry-Courcouronnes sont faites en voiture. 39% de ces migrations sont faites en transports en commun. ○ 71% des personnes qui travaillent à Évry-Courcouronnes utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu Travail. 21,5% utilisent les transports en commun. ○ 21% des personnes travaillant à Évry-Courcouronnes sont originaires de la ville, contre 79% qui viennent d'une autre commune ○ 32% des déplacements des habitants d'Évry-Courcouronnes se font à l'intérieur de la ville, 68% vers une autre commune. <p>Avec 9,5 millions de voyageurs annuels, la gare d'Évry-Courcouronnes Centre est la seconde gare Essonnienne en matière de fréquentation. Située dans le centre-ville d'Évry-Courcouronnes, au cœur de l'agglomération et à proximité de l'Hôtel de Ville, de la préfecture, de la cathédrale, de l'université d'Évry-Val-d'Essonne et du centre commercial Évry 2, la gare est située au sein du Quartier Prioritaire Les passages et est à portée (- de 10 minutes en transports ou à vélo) de 8 quartiers prioritaires : Les Aunettes, Champtier du Coq, Petit Bourg, Le Parc Aux Lièvres, Les Pyramides-Bois sauvages, Les Épinettes, Champs Élysées, Le Canal.</p> <p>La gare est aujourd'hui un véritable pôle d'échanges intermodal. À la gare SNCF desservie par 80 trains par jour s'ajoutent deux gares routières, un parking, une station de taxi, une aire de dépose minute et des services liés aux transports, notamment le service Véligo. Trois réseaux de transports publics desservent le pôle : la ligne D, le réseau urbain de bus géré par la SEM TICE (11 lignes desservant le centre-ville) et les réseaux de bus Cars-Sœurs/Nedroma, Albatrans, Transdev, Noctilien et Keolis Val d'Essonne.</p> <p>Rénovée en 2007-2008, elle est aujourd'hui rendue accessible à tous les moyens de mobilité et intègre une signalisation adaptée pour favoriser les usages de l'intermodalité : bornes, partage d'information, parc relais, agence locale de mobilité.</p> <p>GPS déploie un ambitieux plan pour le développement de l'utilisation du vélo au quotidien avec des objectifs permettant de développer tous les aspects facilitant l'utilisation de ce moyen de mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer le réseau cyclable pour améliorer sa performance (maillage, lisibilité, sécurité) - Développer l'offre de stationnement vélo sur les équipements communautaires - Développer les services à destination des cyclistes - Promouvoir le réseau cyclable et communiquer sur le vélo (jalonnement et actions de sensibilisation) <p>Les études de terrain, dont la dernière en date est le rapport annuel du CGET, révèlent que le niveau de mobilité est moins élevé dans les territoires prioritaires d'Évry-Courcouronnes, en fréquence et en distance parcourue.</p> <p>Dans ces mêmes territoires, l'accès au permis de conduire et à la voiture y sont plus faibles que la moyenne.</p>

	<p>On note aussi une sous-utilisation du vélo. La plus faible mobilité des habitants des QPV est liée à une moins bonne accessibilité à l'emploi.</p> <p>La vitesse moyenne d'un déplacement de travail est plus faible lorsqu'on réside en QPV, particulièrement lorsque ce déplacement intègre des transports en commun.</p> <p>Les ménages d'Evry-Courcouronnes ont un faible taux de motorisation. 0,97 contre 1,25 pour l'Essonne</p>
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagner les habitants, dans leur mobilité du quotidien - Assurer et développer la desserte des quartiers en politique de la ville afin de limiter les inégalités entre territoires - Renforcer les liens entre les habitants et Tice/ Wimoov - Accompagner l'intégration des transports dans le cadre des programmes de rénovation urbaine - Participer à la mise en œuvre des Contrats de Ville - Participer aux actions mise en place dans le cadre de la mixité sociale <p>En mutualisant leurs expériences et leurs connaissances, Wimoov et Tice ambitionnent que cette plateforme permette de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autonomiser les publics dans leur mobilité via le diagnostic et l'accompagnement individuel et collectif - Analyser les besoins du territoire pour être observatoire de la mobilité sociale et travailler en lien avec les acteurs - Accompagner les usagers pour qu'ils puissent pratiquer une mobilité la plus responsable et durable, notamment dans le cadre de la préservation de l'environnement - Servir de support d'animation et de coordination pour l'ensemble des acteurs du territoire, construire et fédérer une offre homogène en s'appuyant sur les opérateurs du territoire et les dispositifs existants
Localisation/périmètre	Gare d'Evry-Courcouronnes
Détail de l'opération	<p>Dans le cadre de la démarche centralité d'Evry-Courcouronnes, Wimoov et la Tice se sont rapproché pour envisager la cocréation d'une plateforme de mobilité inclusive avec comme missions la coordination et l'animation, un accompagnement individuel et collectif et la mise en œuvre de services complémentaires à l'Agence Bus Centre Essonne</p> <p>L'objectif est ainsi de créer un guichet unique dans la gare d'Evry-Courcouronnes afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aider au décroisement des quartiers - Sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques dans les transports - Accompagner les publics en insertion sociale et professionnelle pour lever les freins à la mobilité en transports en commun
Maîtrise d'ouvrage	Ville d'Evry-Courcouronnes
Méthodologie	
Modalités de mise en œuvre	<p>En cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Démarche de labellisation VPAH ;

	<ul style="list-style-type: none"> - Projet de réorganisation de l'accueil touristique à GPS ; A réaliser : <ul style="list-style-type: none"> - Entretien avec le directeur de l'office du tourisme communautaire une fois la démarche de réorganisation avancée ; - Réaliser une étude de programmation du CIAP une fois la démarche VPAH stabilisée
<i>Partenaires</i>	TICE
<i>Plan de financement prévisionnel</i>	A définir
<i>Suivi</i>	
<i>Calendrier détaillé</i>	A définir
<i>Indicateurs de suivi et d'évaluation</i>	A définir

TITRE OPTIMISATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT POUR ACCOMPAGNER LE PROJET URBAIN

Description de l'action

Constat Une offre publique surabondante, rendant possible des pratiques d'accessibilité aujourd'hui très tournées vers l'automobile.

- Les parkings Patinoire, Terrasses, Passages publics, Passage Clos, Sabatier, Hôtel de Ville Cathédrale et Léopold-Sedar Senghor, parkings publics en ouvrage, comptabilisent environ 2'600 places ;



○ *Figure 1 - localisation et typologie des parkings à proximité de la centralité*

- Ces parkings présentent de fortes réserves de capacité sur le secteur Sud Est (Passage Couvert, Passage Clos Sabatier) avec près de 1'000 places disponibles en journée ;
 - L'occupation maximale du stationnement est en journée, liée à la présence de nombreux pendulaires, de visiteurs des commerces et services de la polarité et de rabatants sur la gare RER D.
- L'accès aux parkings des Passages est peu lisible mais les autres parkings sont faciles d'accès depuis le réseau structurant ;
- Les parkings du centre commercial sont aisément accessibles depuis les axes principaux (boulevard des Champs Elysées, boulevard de l'Europe, boulevard François Mitterrand puis rue Antoine Croizat) disposent de 4'000 places ce qui représente 60% de l'offre de stationnement en ouvrage ;
- Aucune donnée n'est disponible quant à l'offre en voirie et son occupation. Les visites de terrain ont cependant montré une forte utilisation en journée ;

	<p>Peu de pression sur le stationnement résidentiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le taux d'équipement automobile est relativement faible sur le secteur : 0.88 véhicules par ménage pour les habitants d'Evry Centre ; - Le taux d'équipement des ménages en parking privé est moyen sur le secteur : 57% des logements disposent d'une place de stationnement privé ; - La pression sur le stationnement résidentiel est à priori relativement faible. <p>Une tarification des parkings en ouvrage peu attractive par rapport à la voirie pour les visiteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seul le parking Hôtel de Ville Cathédrale a une tarification attractive pour des usages de très courte durée ; - La tarification rend les parkings en ouvrage peu attractifs pour des usages de moyenne durée par rapport à la voirie ; - Les nombreux abonnements ne facilitent pas la lecture de la tarification et leur souscription ; - Les parkings en ouvrage disposant de réserves de capacité affichent des proportions d'abonnés importantes. <p>Une DSP arrivant à échéance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indigo a la charge d'exploiter les parkings en ouvrage de la centralité ; - La présente DSP expire en juillet 2021 ; <p>Le réaménagement de la centralité va entraîner une réorganisation du stationnement et une possible réduction de l'offre sur voirie au profit des modes actifs. Sur le secteur de l'AMT particulièrement, le plus avancé, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La démolition de l'allée des Terrasses va entraîner un réaménagement du parking des Terrasses : dans un premier temps environ 180 places seront supprimées puis restituées pour augmenter la capacité du parking à 670 places environ (contre 506 actuellement). L'accès actuel via le cours Blaise Pascal sous l'allée des Terrasses sera démoli et un nouvel accès créé depuis le cours Blaise Pascal. Or le parking des Terrasses présente actuellement un taux d'occupation de 100 % ; - 223 places vont être démolies dans le parking du Passage Clos (Belvédère) ; - Le parking du tribunal dédié aux avocats (besoin moyen de 70 places) va être réaménagé en un parvis piéton ; - Les places de stationnement sur voirie le long de la rue des Mazières vont être supprimées - Au total ce sont près de 6 places supprimées en bilan net
<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> - L'adaptation de l'offre de stationnement automobile en accompagnement du projet urbain et de la requalification de l'espace public ; - La valorisation des réserves de capacité des parkings en ouvrage par des liens piétons aisés et de qualité vers les parkings et une adaptation de leur tarification et des abonnements, à la fois pour les visiteurs et pendulaires du centre-ville, mais également à destination des rabatants (parking Sabatier) ; - L'amélioration de la connaissance de l'usage du stationnement en ouvrage (temps réel) et sur voirie ;
<i>Localisation/périmètre</i>	
<i>Détail de l'opération</i>	

<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	Ville d'Evry-Courcouronnes / GPS
<i>Service concerné</i>	
<i>Personne référente</i>	
Méthodologie	
<i>Modalités de mise en œuvre</i>	<p><u>Déjà réalisé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Préfigurer un phasage des travaux sur le secteur ATM permettant de conserver un nombre de places de stationnement permettant de satisfaire la demande ; - Recueillir les attentes et besoins de stationnement lié au tribunal en menant un échange avec Co-S, en charge du projet d'aménagement du stationnement du Tribunal Judiciaire d'Evry ; <p><u>A réaliser</u></p> <p>Stationnement privé</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluer l'offre et l'occupation du stationnement privé (résidentiel et liés aux entreprises et au centre-commercial) ; - Estimer le besoin réel en stationnement des avocats venant plaider au tribunal judiciaire d'Evry et réfléchir à la création, en partenariat avec l'Ordre des Avocats, d'un abonnement afin de les encourager à se reporter vers les parkings en ouvrage de la centralité ; - Mener une réflexion avec le centre-commercial sur la possibilité de réorganiser et réduire l'offre de stationnement de surface afin de permettre l'émergence d'un espace public de plus grande qualité et l'aménagement de liaisons douces. Cette étude devra notamment intégrer l'évolution des comportements et des modes de déplacement pour l'accès à la centralité, et les possibilités de partenariat avec les parkings publics de la centralité ; - Mener une étude sur la réorganisation des accès aux parkings du centre-commercial afin de dégager des marges de manœuvre pour l'aménagement du boulevard des Champs Elysées. <p>Stationnement public</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mener des enquêtes d'occupation et de rotation du stationnement sur voirie dans la centralité ; - Créer un observatoire du stationnement sur la centralité et ses abords (voirie et ouvrage) pour suivre l'évolution de l'offre et de l'occupation année par année ; - Jalonner et sécuriser les itinéraires automobiles et piétons vers les parkings en ouvrage (jalonnement dynamique, cheminements piétons sécurisés et agréables...) ; <ul style="list-style-type: none"> o Créer un cheminement piéton direct et sécurisé entre le parking Sabatier et le pôle gare ; o Améliorer la lisibilité des accès aux parkings des Passages ; - Mesurer en temps réel l'occupation des places de parking en ouvrage pour permettre le jalonnement dynamique ; - Mener une réflexion pour faire évoluer la tarification « visiteur » des parkings en ouvrage afin de la rendre plus attractive pour de la courte et moyenne durée et communiquer sur les différents types d'abonnement ; - Approfondir le phasage des travaux sur le secteur ATM pour limiter la perte de capacité temporaire de stationnement en ouvrage ou trouver des solutions de report temporaire ou définitif (sur le parking Sabatier notamment). <p>Synthèse</p>

	En lien avec l'avancement du projet urbain, poursuivre les études de stationnement afin de mettre en place une politique globale (concernant l'offre public et privé) adapté aux objectifs de qualité d'espaces publics, d'attractivité et de report modal.	
<i>Partenaires</i>	LSGI-SCC	
<i>Plan de financement prévisionnel</i>	Ville d'Evry-Courcouronnes / GPS / LSGI-SCC	
<i>Suivi</i>		
<i>Calendrier détaillé</i>	Action	Calendrier
	Evaluer l'offre et l'occupation du stationnement privé	Court et moyen terme, en fonction de l'avancement du projet urbain
	Estimer le besoin du tribunal judiciaire et mener une réflexion sur la tarification des parkings publics de la centralité pour favoriser leur report sur ceux-ci	Court terme
	Mener une réflexion avec le centre-commercial sur les possibilités d'évolution de l'offre de stationnement	Court terme
	Mener une étude sur la réorganisation des accès des parkings du centre-commercial	Moyen terme, en lien avec l'avancement des études sur Champs Elysées
	Mener des enquêtes de stationnement sur la voirie	Court terme
	Créer un observatoire du stationnement	Court terme
	Jalonner et sécuriser les cheminements piétons vers les parkings	Court / Moyen / long terme
	Mener une réflexion sur la tarification des parkings en ouvrage et sur voirie	Moyen terme
	Approfondir le phasage sur le secteur AMT	Court terme
Poursuivre les études de stationnement en lien avec le projet urbain	Court et moyen terme	
<i>Indicateurs de suivi et d'évaluation</i>	<u>Indicateurs de suivi :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité des Indicateurs d'offre et de demande du stationnement privé et public ; - Avancement des réflexions avec le centre-commercial et le tribunal administratif. <u>Modalité d'évaluation :</u> <ul style="list-style-type: none"> - Occupation du stationnement privé et public sur la centralité ; - Enquêtes interview permettant de suivre les pratiques d'accès à la centralité (part modale automobile) selon les motifs. 	

TITRE	<u>DEVELOPPEMENT D'UNE STRATEGIE CYCLABLE</u>
<i>Description de l'action</i>	
<i>Constat</i>	<p>Des aménagements cyclables discontinus ne permettent pas une pratique du vélo confortable et sécurisée pour l'accès à la centralité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des axes structurants (boulevards des Champs Elysées, de l'Europe et Mitterrand) encadrant la centralité à nouveau dépourvus d'aménagements cyclables suite au retrait des pistes cyclables temporaires qui avaient été déployées dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire découlant de la covid ; - Une piste cyclable longeant le boulevard des Coquibus depuis la gare RER du Bras de Fer – Génopole mais s'achevant à la rue des Mazières ; - Un itinéraire bordant partiellement la centralité par l'Est sur la rue des Mazières ; - Au cœur de la centralité, un statut de zone 30 sur le cours Blaise Pascal, la rue Père André Jarlan, le cours Mgr Roméro et la rue Pierre Mauroy qui ne sont toutefois ne sont reliés à aucun aménagement ou liaison cyclable ; - Aucune liaison ou perméabilité continue et lisible Est-Ouest ou Nord-Sud dans la centralité : manque de confort (Rue George Stephenson) ou d'autorisation (Desserte Aristide Boucicaut). <p>Mais en cours de développement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une voie mixte piétons-cycles aménagée à terme le long du tracé du T12 (horizon 2022) permettra de réaliser une continuité cyclable ouest-est notamment entre la gare du Bras de Fer, le pôle gare d'Evry, Courcouronnes, et à plus large échelle le Bois de Saint-Europe, Grigny, Epinay sur Orge, Massy ; - Un plan vélo de GPS dont les aménagements, réalisables à court et moyen terme (2020 – 2026) et à moindre coûts, prévoient des itinéraires répondant aux enjeux de liaison à l'échelle intercommunale via les axes structurants ; - Un plan vélo ville en cours d'élaboration s'appuyant notamment sur une campagne de consultation des habitants et des associations d'usagers. <p>Une absence d'offre de services dédiés aux vélos Un stationnement vélo sécurisé très restreint :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 40 places de stationnement vélo dans l'espace Véligo à proximité de la gare ; - Peu d'arceaux vélo dans la centralité. <p>Un fort potentiel d'augmentation de l'usage du vélo pour les flux en échanges avec la centralité : une portée moyenne des déplacements en voiture relativement faible (6 km) correspondant à des déplacements réalisables à vélo. Au cœur de la centralité, l'échelle est davantage celle du piéton.</p>
<i>Objectifs</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager un usage accru du vélo pour favoriser l'accessibilité à la centralité et répondre aux enjeux d'une mobilité plus durable - La desserte fine et lisible de la centralité - Les liaisons vers les communes avoisinantes (déplacements pendulaires) et vers les points d'intérêts majeurs (Seine, universités, complexes sportifs, Forêt de Sénart) - Le déploiement d'une offre de services vélo et de stationnement sécurisé à proximité des polarités

	- La sensibilisation des habitants et salariés des entreprises du secteur à la pratique du vélo en ville
<i>Localisation/périmètre</i>	
<i>Détail de l'opération</i>	
<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	Ville d'Evry-Courcouronnes / GPS
Méthodologie	
<i>Modalités de mise en œuvre</i>	<p><u>Déjà réalisé</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser des entretiens avec les associations vélos et les impliquer dans l'élaboration du plan vélo de la ville ; - Expérimenter des aménagements temporaires sur le boulevard des Champs Elysées et le boulevard de l'Europe ; - Lancer une concertation avec les habitants et associations d'usagers pour l'élaboration d'un plan vélo ville. <p><u>A réaliser</u></p> <p>Apaiser la centralité pour permettre une bonne cohabitation des flux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménager le prolongement du cours Blaise Pascal sur le futur secteur de l'Agora comme une zone de rencontre ; - Etendre le statut de zone 30 à l'ensemble de la centralité (rue Georges Stephenson, rue Ambroise Croizat, Rue Léopold Sédar Senghor, rue des Mazières du débouché de la piste cyclable jusqu'au boulevard de l'Europe, desserte des Passages) ; - Négocier avec le centre commercial la création d'un itinéraire Nord-Sud : une bande cyclable sur la desserte Aristide Boucicaut ou bien l'abaissement de la vitesse à 30 km/h (avec aménagement modérateur, éclairage et matérialisation). <p>Relier la centralité aux communes et polarités avoisinantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer des boucles de promenade à travers les espaces verts pour permettre leur appropriation par les habitants ; - Poursuivre la réalisation des aménagements prévus par le plan vélo GPS et notamment réaliser des aménagements dédiés sur les axes structurants principaux qui en sont actuellement dépourvus (Boulevard des Champs Elysées, de l'Europe, des Coquibus, Louise Michel, de l'Yerres et de France) ; - Expérimenter des aménagements tactiques permettant de résorber les discontinuités actuelles ; - Réfléchir à une accélération de l'échéancier de réalisation des aménagements déjà projetés sur la commune d'Evry-Courcouronnes en lien avec les pistes cyclables transitoires ; - Etudier le raccordement fin des liaisons intercommunales (existantes et projetées) du plan vélo GPS aux aménagements de la centralité. <p>Mettre en cohérence le jalonnement avec le statut des voies et aménagements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conduire une réflexion pour clarifier le statut des parcours traversant les espaces verts ; - Concevoir une charte et un plan de jalonnement en parallèle du plan vélo ville ; - Mener une réflexion sur le développement d'une identité visuelle des itinéraires intercommunaux qui passeront par la centralité (identité visuelle à travers du marquage, du jalonnement...). <p>Evaluer les aménagements mis en place :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Relever la fréquentation de ces aménagements ; - Entreprendre une campagne de satisfaction de leurs usagers ; - Apporter des corrections, si besoin, aux aménagements selon les retours utilisateurs. <p>Créer un espace de service dédié au vélo accueillant par exemple (dans des locaux temporaires pouvant faire appel à de l'urbanisme tactique en attendant un local fixe et définitif) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des ateliers de réparation ; - Des ateliers éducatifs ; - Des cours d'apprentissage à la pratique du vélo pour les adultes et pour les enfants en partenariat avec les établissements scolaires ; - Des formations à destination de professionnels se déplaçant à vélo en partenariat avec leurs entreprises ; - Des cours de remise en selle et de conduite en ville ; - Un accompagnement individualisé adapté au besoin de n'importe quel public ; - Un espace de vente d'équipements dédiés à la pratique du vélo ; - Une offre de location de vélos. <p>Développer l'offre de stationnement vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Augmenter l'offre de stationnement vélo sécurisé et abrité à proximité de la gare ; - Implanter du stationnement vélo à proximité des pôles d'activité et d'attractivité (Agora, centre commercial, patinoire, tribunal judiciaire, cité administrative, université, médiathèque, ...) ; - Engager le dialogue avec les entreprises et établissements d'enseignement du secteur pour les inciter à installer du stationnement vélo sécurisé. <p>Développer l'offre de stationnement vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Communiquer le calendrier prévisionnel de réalisation ; - Communiquer sur l'avancement des réalisations des aménagements ; - Informer systématiquement les usagers et habitants de la réalisation d'un aménagement ou d'un nouvel itinéraire ; - Communiquer sur l'offre de services et de stationnement vélo ; - Contribuer à l'Observatoire national des vélo routes et voies vertes (ON3V). <p>Développer le parc vélo privé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudier la mise en place d'une incitation financière à l'achat d'un vélo de ville. <p>Evaluer et mobiliser les ressources financières nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie cyclable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluer le coût des différentes actions et aménagements ; - Etudier les dispositifs de financement à l'échelle régionale et nationale (CPER, Plan Vélo Régional). <p>Entretenir une veille active sur l'écosystème du vélo et les bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables ;</p> <p>Mettre en place un groupe de réflexion et de collaboration sur la stratégie cyclable à l'échelle du territoire rassemblant acteurs institutionnels et de la société civile.</p>
Partenaires	Grand Paris Aménagement, FCDE, DARE-DARE, ProVélo, Usagers, CD91

<i>Plan de financement prévisionnel</i>	Ville d'Evry-Courcouronnes / CPER / Plan Vélo Régional		
<i>Suivi</i>			
<i>Calendrier détaillé</i>	Action	Calendrier	
	Apaiser la centralité pour permettre une bonne cohabitation des flux :	Court terme	
	Poursuivre la réalisation des aménagements prévus par le plan vélo GPS	Court et moyen terme	
	Mettre en cohérence le jalonnement avec le statut des voies et aménagements	Court terme	
	Evaluer les aménagements temporaires mis en place dans le contexte d'urgence sanitaire	Court terme	
	Créer un espace de service dédié au vélo	Moyen terme	
	Développer l'offre de stationnement vélo	Court et moyen terme	
	Mettre en place une communication (via les réseaux sociaux et les sites internet) dédiée au vélo et modes actifs	Court-moyen-long terme	
<i>Indicateurs de suivi et d'évaluation</i>	<u>Indicateurs de suivi</u> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation des aménagements (linéaire aménagé) et du stationnement (nombre de places sécurisées / non sécurisées) - Baromètre des Villes Cyclables <u>Modalité d'évaluation</u> <ul style="list-style-type: none"> - Fréquentation des aménagements - Suivi de la satisfaction des usagers - Suivi du calendrier de réalisation des aménagements et stationnement 		

