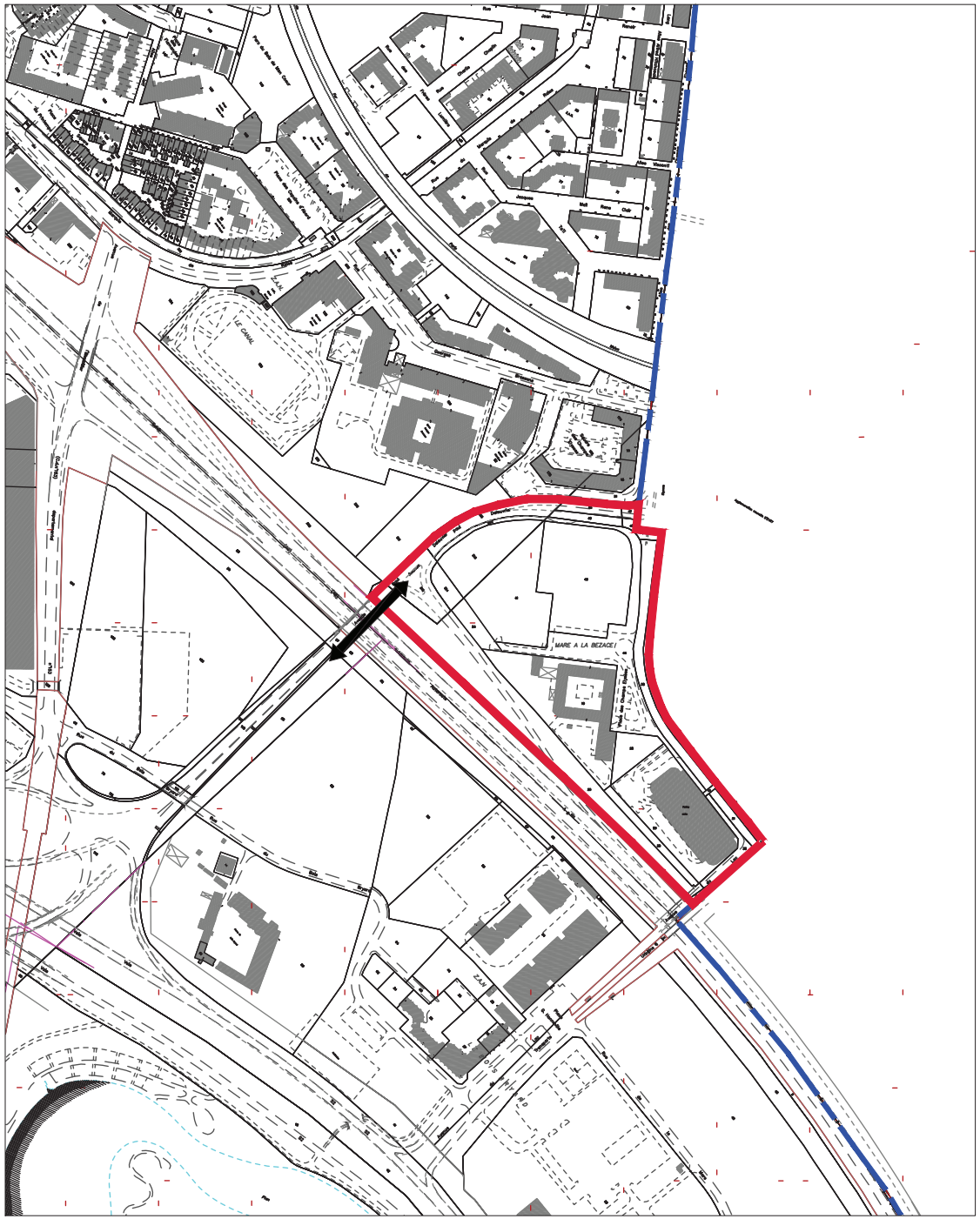


ZAC CENTRE URBAIN

LEGENDE

Limite de ZAC - Arrêté ministériel en date du 21 avril 1972 portant création de la zone d'aménagement concerté "centre urbain"

Liaison projetée avec l'extérieur de la ZAC

Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 28 FEVRIER 2017

DELIBERATION N°DEL-2017/77 : ZAC CANAL-EUROPE A COURCOURONNES ET EVRY – CREATION DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTEE CANAL-EUROPE

Le Conseil de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, régulièrement convoqué, s'est réuni le vingt-huit février deux mille dix-sept à 19h30, 9 allée de la Citoyenneté à Lieusaint (77567), salle du conseil communautaire, sous la Présidence de Monsieur Francis CHOUAT, Président.

Etaient présents :

Commune d'Evry :
M. Francis CHOUAT, Mme Elodie FRANÇOIS, Mme Edith MAURIN, M. Farouk ALOUANI, Mme Najwa EL HAÏTE, Mme Florence BELLAMY, Mme Danielle VALERO.

Commune de Corbeil-Essonnes :
M. Jean-Pierre BECHTER, M. Jean-Michel FRITZ, Mme Martine BOUIN, M. Volkan AYKUT, Mme Pascaline VANDENHEEDE, M. Jérôme BREZILLON.

Commune de Savigny-le-Temple :
Mme Fatiha BENSALEM, M. Alain BRIARD, M. Maurice POLLET.

Commune de Grigny :
M. Philippe RIO, Mme Fatima OGBI, M. Jacky BORTOLI, Mme Djouma DIARRA.

Commune de Ris-Orangis :
M. Stéphane RAFFALLI, Mme Françoise SURRAULT, M. Ange BALZANO, Mme Nhu-Anh DESORMEAUX.

Commune de Combs-la-Ville :
M. Guy GEOFFROY, M. Gilles-Edouard ALAPETITE, Mme Marie-Martine SALLES, Mme Françoise SAVY,

Commune de Moissy-Cramayel :
Mme Line MAGNE, M. Angelo VALERII.

Commune de Courcouronnes :
M. Stéphane BEAUDET, Mme Laurence HEQUET.

Commune de Lieusaint :
M. Michel BISSON, Mme Valérie LENGARD.

Commune de Saint-Pierre-du-Perray :
Mme Catherine ALIQUOT-VIALAT, M. Vincent LORRIERE.

Commune de Cesson :
M. Olivier CHAPLET.

Commune de Bondoufle :
Mme Sylvie BOIDÉ.

Commune de Lisses :
M. Thierry LAFON.

Commune de Saint-Germain-lès-Corbeil :
M. Yann PETEL.

Commune de Vert-Saint-Denis :
M. Eric BAREILLE.

Commune de Soisy-sur-Seine :
M. Jean-Baptiste ROUSSEAU.

Commune de Nandy :
M. René RÉTHORÉ.

Commune de Saintry-sur-Seine :
M. Raymond BERTELOOT suppléant de Mme Martine CARTAU-OURY.

Commune de Villabé :
M. Karl DIRAT.

Commune Le Coudray-Montceaux :
M. François GROS.

Commune d'Etiolles :
M. Philippe JUMELLE.

Commune de Réau :
M. Alain AUZET.

Commune de Morsang-sur-Seine :
M. Guy Rubens DUVAL.

Absents excusés représentés :

Commune d'Evry :
M. Manuel VALLS donne pouvoir à M. Francis CHOUAT,
M. Jacques LONGUET donne pouvoir à M. Farouk ALOUANI,
M. Ronan FLEURY donne pouvoir à Mme Danielle VALERO.

Commune de Savigny-le-Temple :
Mme Marie-Line PICHERY donne pouvoir à Mme Fatiha BENSALEM,
M. Dominique CAROTINE donne pouvoir à M. Maurice POLLET,
Mme Eléonore PAYS donne pouvoir à M. Alain BRIARD.

Commune de Grigny :
Mme Claire TAWAB donne pouvoir à Mme Fatima OGBI,
Mme Claire RENKLICAY donne pouvoir à M. Philippe RIO.

Commune de Ris-Orangis :
M. Thierry MANDON donne pouvoir à M. Stéphane RAFFALLI,
M. Serge MERCIECA donne pouvoir à Mme Françoise SURRAULT.

Commune de Combs-la-Ville :
M. Bernard BAILLY donne pouvoir à Mme Françoise SAVY.

Commune de Moissy-Cramayel :
Mme Marilyn HUMPHREY donne pouvoir à Mme Line MAGNE,
Mme Dorothée MOUREAUX donne pouvoir à M. Gilles-Edouard ALAPETITE.

Commune de Courcouronnes :
M. Jean CARON donne pouvoir à Mme Laurence HEQUET.

Commune de Cesson :
M. Jean-Louis DUVAL donne pouvoir à M. Olivier CHAPLET.

Commune de Bondoufle :
M. Jean HARTZ donne pouvoir à Mme Sylvie BOIDÉ.

Absents excusés :

Commune d'Evry :
M. Joseph NOUVELLON, Mme Farida AMRANI.

Commune de Corbeil-Essonnes :
Mme Nathalie BAUSIVOIR, M. Jean-François BAYLE, M. Redanga N'GAIBONA, Mme Frédérique GARCIA, M. Bruno PIRIOU.

Commune de Savigny-le-Temple :
M. Hervé KITEBA SIMO.

Commune de Grigny :
M. Pascal TROADEC.

Commune de Tigery :
M. Jean CROSNIER.

Le secrétaire de séance : M. Jérôme BREZILLON

Nombre de membres en exercice : 75
Nombre de membres présents ou représentés : 65

Le conseil communautaire,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.311-1 et suivants, R.311-1 et suivants,
Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Courcouronnes, en cours de révision,

Vu le plan local d'urbanisme de la commune d'Evry,

Considérant le projet urbain dit « Canal Europe» sur le territoire des villes de Courcouronnes et d'Evry, qui vise les objectifs principaux suivants :

- Construire de nouveaux logements, priorité à l'échelle de la Région Ile-de-France mais aussi pour l'agglomération et les communes.
- Apporter de la mixité sociale, au cœur de l'agglomération, en produisant des logements diversifiés à la fois en termes de forme urbaine et de gamme de prix s'adressant à des populations mixtes.
- Remédier à la dévitalisation du secteur, reconvertir l'ancien hôpital Louise Michel, conserver et requalifier la tour principale ;
- Permettre la création d'un quartier attractif et durable, en corrigeant les dysfonctionnements du quartier, parallèlement au programme de rénovation urbaine, pour améliorer la qualité de vie des habitants
- Retravailler les espaces publics et les circulations afin d'améliorer les liens entre les différents quartiers fortement enclavés
- Dessiner une nouvelle entrée de ville et d'agglomération depuis l'autoroute,

Vu la délibération du 23 juin 2014, définissant les objectifs et les modalités de la concertation préalable à la création d'une Zone d'Aménagement Concertée Canal-Europe,

Vu la délibération du 6 octobre 2015, approuvant le bilan de la concertation préalable à la création d'une Zone d'Aménagement Concertée Canal-Europe,

Vu l'étude d'impact préalable à la création de la ZAC Canal-Europe transmise à l'autorité environnementale le 5 avril 2016,

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 3 juin 2016,

Vu la délibération du Conseil de Communauté du 22 novembre 2016 approuvant le bilan de la mise à disposition au public de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale relatif à la création de la Zone d'Aménagement Concerté Canal-Europe à Courcouronnes et Evry,

Considérant le projet de création de la ZAC d'intérêt communautaire et notamment le dossier de création de ZAC,

Vu l'avis de la commission Aménagement, Habitat et Transport en date du 21 février 2017,

Sur proposition du Président,

Le Conseil de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité,

APPROUVE le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) d'intérêt communautaire Canal-Europe à Courcouronnes et Evry annexé à la présente délibération et comprenant notamment l'étude d'impact.

ARRETE le périmètre de la ZAC selon le plan joint au dossier de la présente délibération.

INSTAURE un régime de participation, en application de l'article L.331-7 5° du code de l'urbanisme, exonérant les constructeurs de la taxe d'aménagement.

PRECISE que la présente délibération fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R.311-5 du Code de l'Urbanisme.

PRECISE que le dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté Canal-Europe sera consultable au siège de la Communauté d'Agglomération 500 Place des Champs Elysées à Courcouronnes et en Mairie annexe de Courcouronnes, 10 rue du Marquis de Raies, et à la Mairie d'Evry, Place des Droits de l'Homme et du Citoyen.

AUTORISE le Président ou le Vice-président ayant délégation dans le domaine concerné à signer tous les documents afférents,

DIT que la présente délibération sera transmise à Madame la Préfète du Département de l'Essonne.

Votes :

NPPV :	*0*
Abstentions :	*0*
Suffrages exprimés :	*65*
Votes Pour :	*65*
Votes Contre :	*0*

Le Président,

Francis CHOUAT

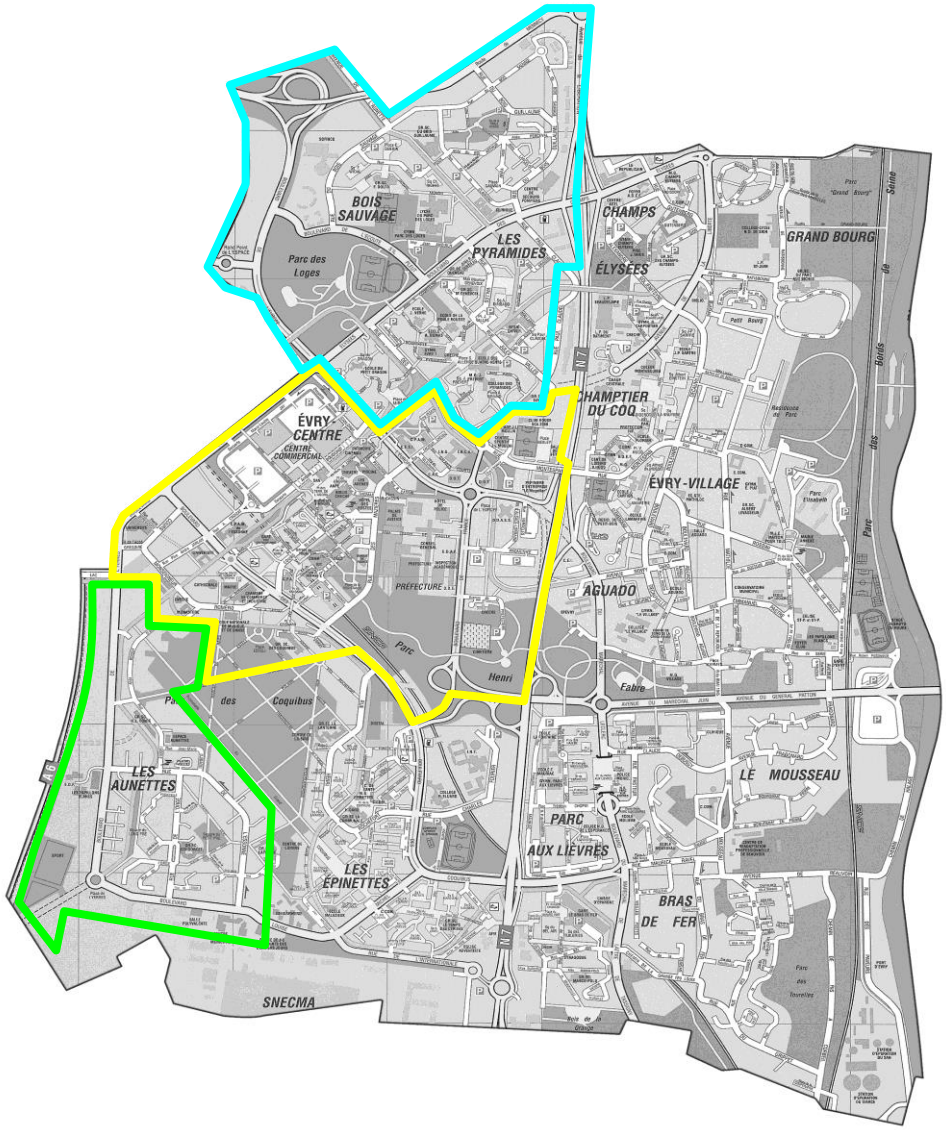
Affiché le 13 MARS 2017

La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication, d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite d'acceptation, sauf exceptions prévues à l'article 21 de la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et par les décrets d'application de ce texte. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois.

Périmètre de la ZAC Canal-Europe

Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart

Périmètre de ZAC



ZAC EVRY 1

ZAC Centre Urbain

ZAC des Aunettes

grandparis aménagement

ZAC Les Horizons

Etude entrée de ville

EVRY-COURCOURONNES (91)

MAI 2025

CITADIA CONSEIL

CITADIA

SOMMAIRE

01 Préambule et contexte

02 Présentation et analyse du site

03 Caractéristiques du projet et sa conformité avec la loi Barnier

04 La ZAC les Horizons dans le dispositif réglementaire du PLU de la commune d'Evry-Courcouronnes

01 Préambule et contexte

01 PRÉAMBULE ET CONTEXTE

OBJECTIFS DE LA MISSION

L'objectif est d'assurer la faisabilité de la ZAC Les Horizons sur le croissant Evryen, en permettant via le PLU de déroger à l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme pour la portion de la RN449 situé à proximité du périmètre de la ZAC en réalisant une étude justifiant de la prise en compte par le projet de la qualité de l'urbanisme, des paysages, de l'architecture et de la prise en compte des risques et des nuisances.

En effet la bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la RN449, classée route à grande circulation par décret 2010-578 du 31 mai 2010, impacte directement la constructibilité du lot D6.

L'étude sera menée en respect du cadre législatif qui la concerne, notamment:

- L'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme qui expose « *qu'en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express, et des déviations [...] et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation* ».
- L'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme qui prévoit une procédure pour déroger à ce recul : « *Le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantations différentes de celles-prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysage* ».
- Les articles L.122-1, L.122-5, L.151-5, L.152-1, L.152-2 du Code de la voirie routière et l'article R1 du Code de la route sur le classement des infrastructures routières.

L'étude doit donc justifier la conformité du projet sur le lot D6 afin d'aboutir sur une dérogation de la bande d'inconstructibilité le long de la RN449 et d'assurer la faisabilité du projet via des prescriptions et des mesures compensatoires permettant de justifier une règle d'implantation différente.

CONTENU DE L'ETUDE

- Une présentation et une analyse du secteur concerné.
- Une présentation du projet proposé sur le secteur d'entrée de ville au regard de la prise en compte de la **qualité urbaine, paysagère, architecturale ainsi que de la sécurité et des nuisances.**
- La présentation des mesures réglementaires prises dans le PLU révisé pour le secteur impacté par la bande d'inconstructibilité de 75 mètres.

CONTEXTE

La ZAC Les Horizons se situe au Nord de la commune d'Evry-Courcouronnes, à la limite de la commune de Ris Orangis. Sa localisation, à l'entrée de la ville d'Evry-Courcouronnes et à l'articulation des quartiers du Canal, du Bois Sauvage et des Pyramides, en fait un secteur stratégique en matière de développement urbain à l'échelle communale et intercommunale (communauté d'agglomération de Grand Paris Sud).

Ce secteur qui s'étend sur une superficie de 17 hectares s'inscrit dans un territoire en mutation. Il est concerné par un projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Les Horizons » confié à Grand Paris Aménagement. La création du nouveau quartier a été programmé dans le cadre de la désaffectation de l'hôpital Louise Michel, dont l'assiette foncière constitue une partie prépondérante du projet. A celle-ci s'ajoute plusieurs emprises foncières qui forment un périmètre discontinu :

- Le site dit Van Gogh de 1,4 hectare pour accompagner la mutation du groupe scolaire et de ses environs.
- Deux emprises foncières privées : le bâtiment de l'Etablissement Français du Sang et l'Hôtel Stars.
- **La bande de terrain du croissant Evryen dite « d'entrée de ville »,** située le long du boulevard de l'Europe et qui fait l'objet d'un programme de construction de 34 800 m² de logements et 10 000 m² de bâtiments d'activités. En l'état la bande de recul de 75 mètres ne permet pas la réalisation du projet. En effet, les bâtiments à destination d'activités sont spécifiquement localisés sur le lot D6 d'une superficie de 14 296 m² et situés au niveau de l'échangeur entre la N449 et le boulevard de l'Europe qui impacte directement la constructibilité de ce lot. La bande d'inconstructibilité de 75 mètres impacte également le bâtiment, destiné à accueillir de nouveaux logements, situé le plus au Nord sur le lot D5.

La présente étude entend ainsi justifier la possibilité de déroger, sur le lot D6 et sur le bâtiment impacté du lot D5, aux dispositions de la Loi Barnier.

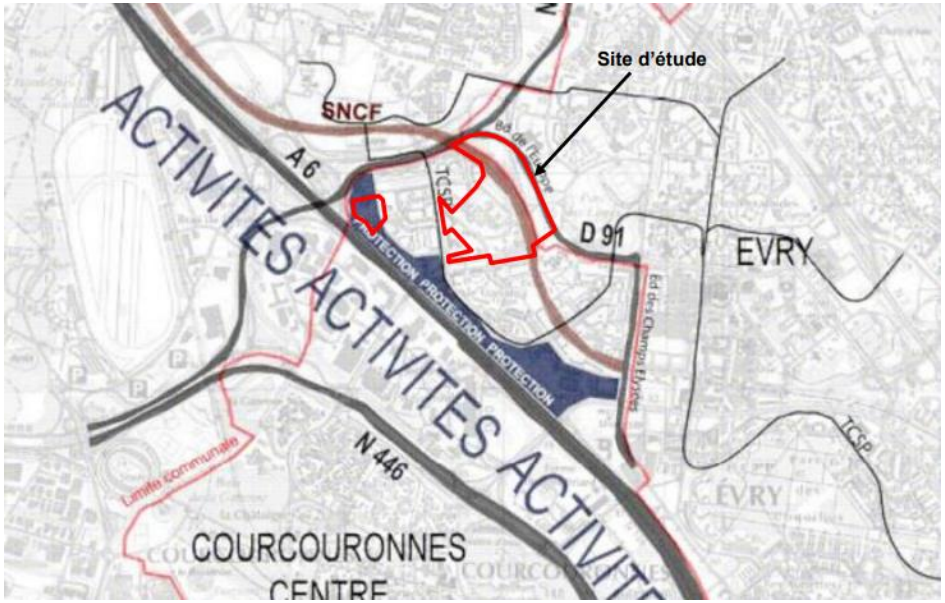
01 PRÉAMBULE ET CONTEXTE

Sources : IGN BD TOPO (2020)

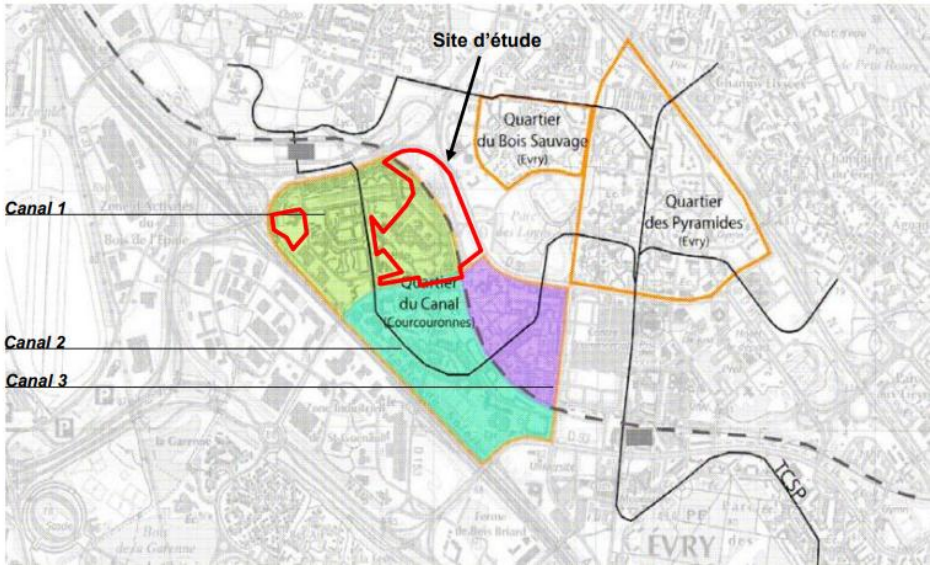
Bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la voirie engendrée par la proximité avec la RN 449 et impacts sur le projet.

01 PRÉAMBULE ET CONTEXTE

INTEGRATION URBAINE



Plan de situation – Bing Aerial



Composition du quartier – Etude Fabrique Urbaine

- Un secteur stratégique historiquement implanté sur les périmètres de deux anciennes communes, Evry et Courcouronnes, avant leur fusion en 2019.
- Un site de projet qui témoigne de l'urbanisme caractéristique de la ville nouvelle : un secteur fragmenté composé de plusieurs lots déconnectés par des infrastructures de transport routières et ferroviaires.

❑ Au Sud-Ouest, l'autoroute A6 qui sépare le quartier de Courcouronnes Centre et des zones d'activités,

❑ Au Nord, la RN449,

❑ A l'Ouest, La ligne du RER D,

❑ A l'Est, Le Boulevard de l'Europe (D91),

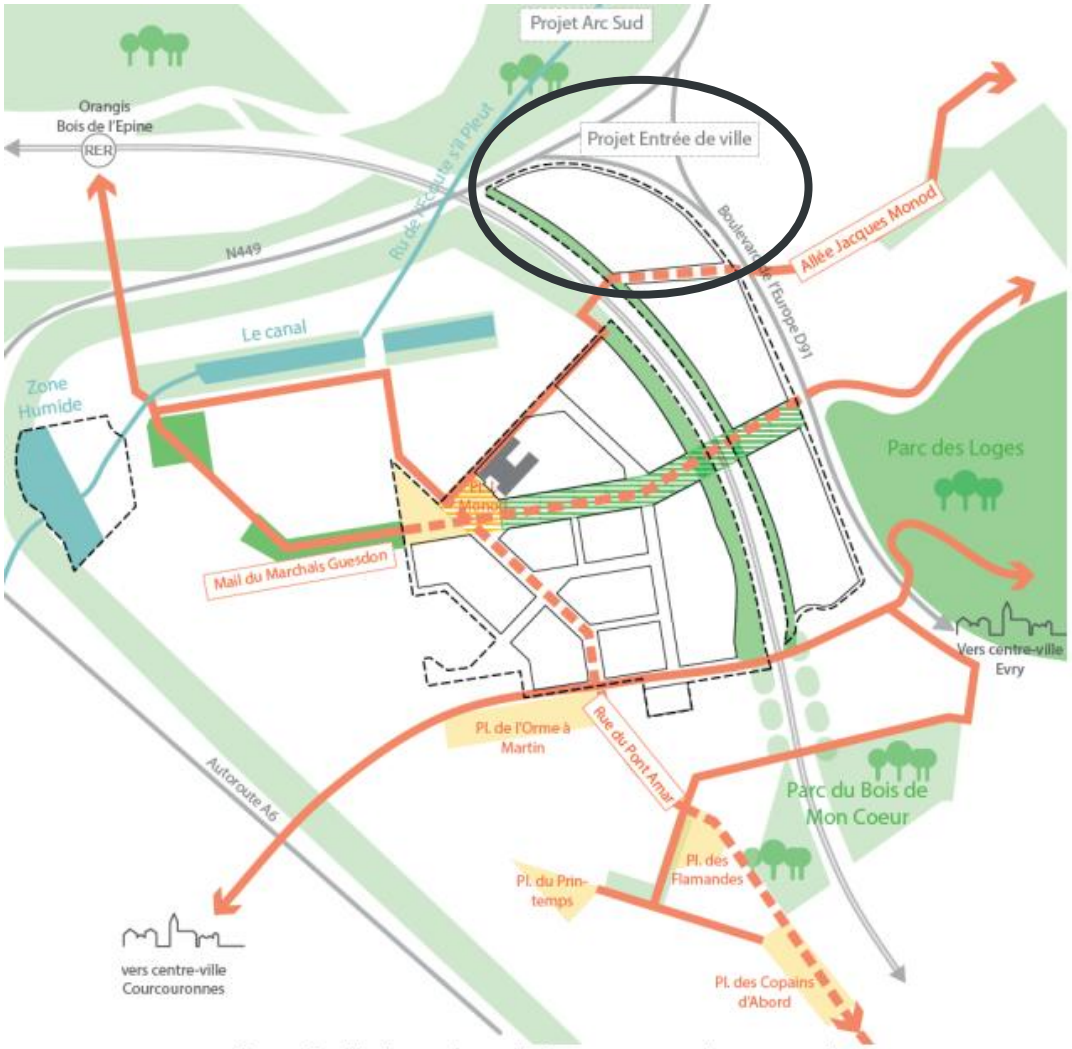
- Il s'inscrit au sein d'un **espace d'interface** à proximité des quartiers du Bois Sauvage, côté Evry, et du Canal, côté Courcouronnes.
- Un site rendu facilement accessible par sa proximité avec la gare du RER D (Bois de l'épine), sa desserte par trois lignes de bus et le TZen 4. Le périmètre est enserré par des **infrastructures de transport qui constituent des ruptures** et **complexifient les liens avec les polarités actives** ainsi que **le fonctionnement du quartier en interne** (circulation, repérage).

Que retenir ?

- Une organisation urbaine qui ne favorise pas le lien de proximité entre le secteur de projet et le reste de la ville.
- Une position au cœur de l'agglomération qui lui assure une desserte de qualité mais une présence d'infrastructures lourdes qui génèrent un effet d'isolement vis-à-vis des quartiers du Bois-Sauvage, des Pyramides, du Parc des loges côté Evry, du Canal côté Courcouronnes ainsi que de la commune de Ris Orangis.
- Un secteur qui souffre de sa fragmentation et ne dispose pas de pôle de centralité : entre espaces préservés et ouverture nécessaire sur son environnement .

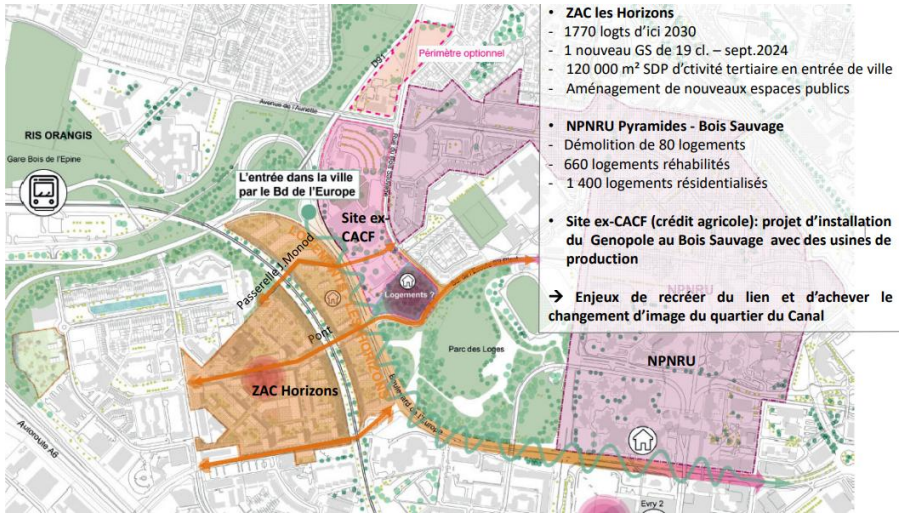
01 PRÉAMBULE ET CONTEXTE

Focus sur le secteur concerné par l'étude entrée de ville



Etude Ingérop - GPA

- Un projet situé sur un espace non urbanisé qui s'inscrit dans une logique plus globale de restructuration du secteur d'entrée de ville :
- ❑ Réalisation de la ZAC Les Horizons.
- ❑ Requalification du boulevard de l'Europe en tant que boulevard urbain apaisé.
- ❑ Investissement du site de Bois Sauvage à l'Est pour l'accueil d'activités en lien avec le Genopole.
- ❑ Des aménagements destinés à recréer du lien entre les quartiers environnants pour faire couture dans un secteur fragmenté (reconnexion du quartier au vers le parc des Loges, et le quartier du Bois Sauvage par la réalisation d'un franchissement des voies du RER D dans la continuité du mail du Marchais Guesdon).



Etude de faisabilité – Ateliers 2/3/4

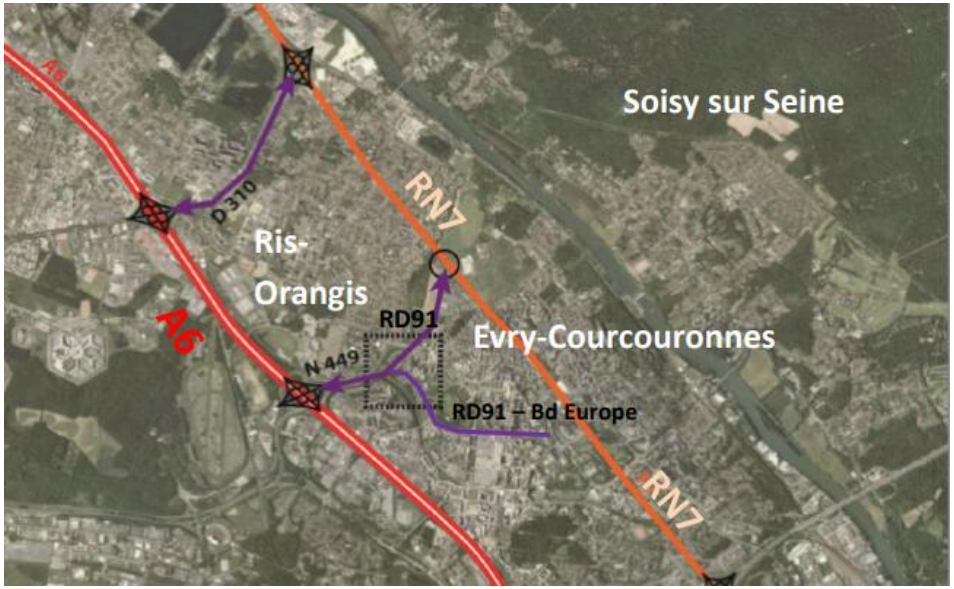
Que retenir ?

- Un positionnement stratégique en entrée de ville.
- Une des rives du projet qui permet l'accroche avec le contexte urbain environnant.
- Un secteur qui apparait comme une île au milieu d'un chapelet de fonctions sectorisées et isolé par les infrastructures routières et ferroviaires qui le bordent.
- Un emplacement stratégique pour ouvrir le quartier sur son environnement et en faire un élément de couture au sein d'un secteur fragmenté.

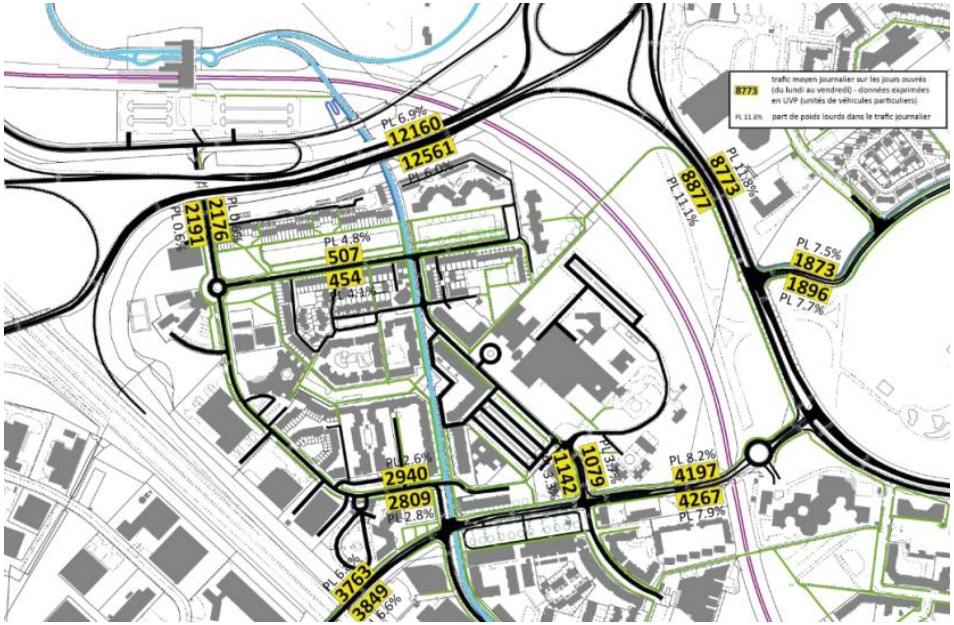
02 Présentation et analyse du site

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Fonctionnement urbain, desserte et liaisons douces



Etude Ingérop - GPA



Trafic journalier moyen en semaine - Systra

- **La RN449 est un axe structurant à l'échelle communautaire et permet d'assurer le lien entre l'A6 et la RN7.** Elle est surélevée par rapport aux terrains alentours en raison de l'altimétrie des infrastructures de franchissement de la ligne du RER D.
- La RN449 est la principale voie de desserte entre les communes d'Evry-Courcouronnes et de Ris-Orangis : **les flux majoritaires en sortie de l'échangeur s'effectuent entre la RN449 et le boulevard de l'Europe.** En moyenne en 2021, plus de 12 000 véhicules empruntent la RN449 dont 6 % de poids lourds (dans les deux sens de circulation). Le boulevard de l'Europe peut supporter un trafic journalier moyen de plus de 8 500 véhicules.
- Aucun axe ne traverse le secteur du projet à l'heure actuelle, l'accès au site est rendu possible par l'échangeur de la RN 449 au Nord, le boulevard de l'Europe à l'Ouest et l'avenue de l'Orme à Martin au Sud.
- **Le réseau de liaisons douces manque de continuités.**

Les itinéraires de liaisons douces y sont conditionnés par le franchissement des voies de RER (passerelle dans la continuité de l'allée Jacques Monod).

Le secteur est marqué par des sections de cheminements non revêtues et simplement stabilisées qui peuvent être rédhibitoires pour certains usagers, surtout après des précipitations. Le site d'étude est également caractérisé par l'absence de connexions directes avec le secteur de Bois Sauvage, dans le prolongement de l'allée Jacques Monod.

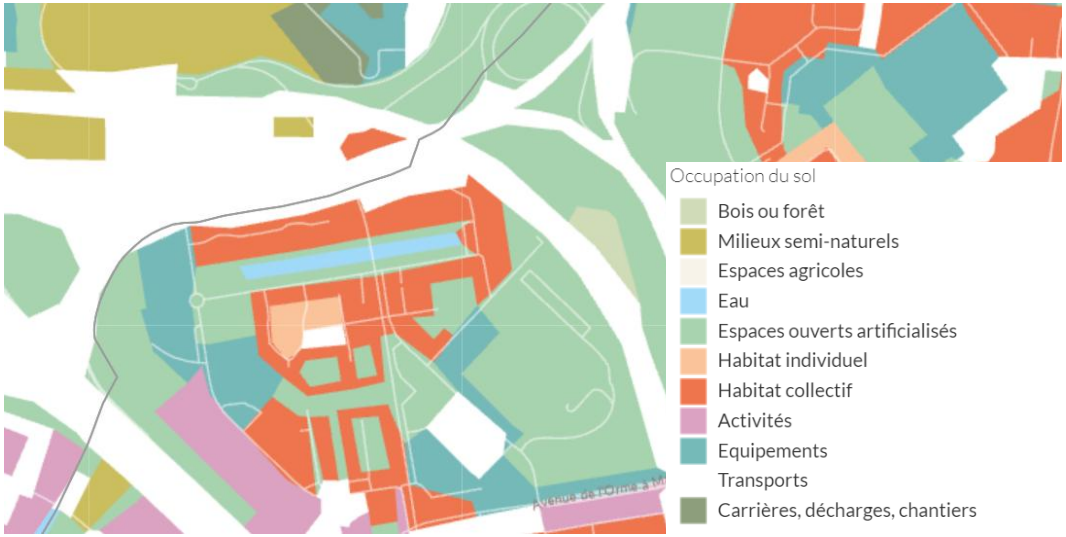
L'avenue de l'Orme à Martin et la partie Sud du Boulevard de l'Europe sont identifiées comme des axes structurants majeurs dans le cadre du Plan Vélo.

Que retenir ?

- Un secteur très motorisé en lien avec le statut d'entrée de ville.
- Un manque de ramification et de continuités piétonnes. Un secteur marqué par l'absence d'infrastructures de franchissement du boulevard de l'Europe permettant aux piétons et aux vélos de rejoindre le site de Bois-Sauvage depuis l'allée Jacques Monod.
- Un trafic important générant des nuisances sonores et atmosphériques.
- Un secteur stratégique pour favoriser le déplacement pour les modes actifs en lien avec les voies structurantes identifiées dans le plan vélo (Avenue de l'Orme à Martin).

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Occupation des sols



Le site de projet dans le MOS 2021 – Institut Paris Région

- Le terrain du lot D6 concerné par la dérogation relative à l'article L.111-6 est situé au Nord-Est de l'opération de la ZAC les Horizons et couvre une surface totale de 14 296 m^2.
- **Un secteur implanté sur des habitats naturels** qui représentent un enjeu faible mais **qui peuvent jouer un rôle dans la diversification des habitats des espèces**. Le MOS 2021 identifie l'occupation du sol du secteur comme « espaces ouverts artificialisés ».
- Une inscription dans la **partie Est du projet qui souffre d'une image peu qualitative,** marquée par des **délaissés de voiries** des infrastructures routières. Un site enclavé avec **des abords caractérisés par leur minéralité** (linéaires de transports).
- Un **site marqué par la présence de talus et le merlon boisé** qui peut atteindre 7 mètres de hauteur le long de la ligne du RER D.
- Les friches et bois de l'aire d'étude offrent cependant des habitats de bonne qualité et une surface suffisante pour l'avifaune des habitats des fourrés et des milieux arborés.

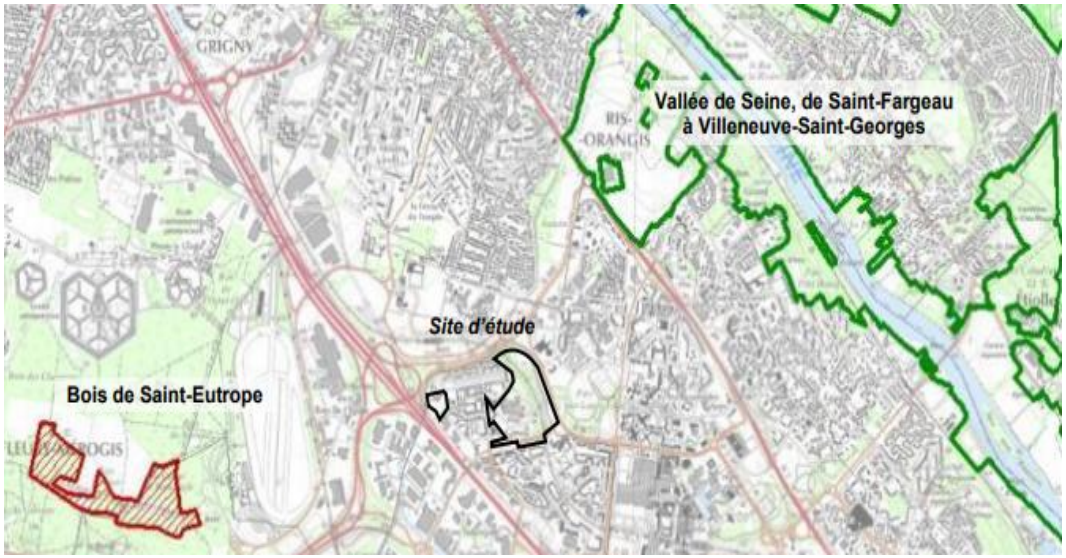
Vue aérienne du secteur de projet – Google Earth

Que retenir ?

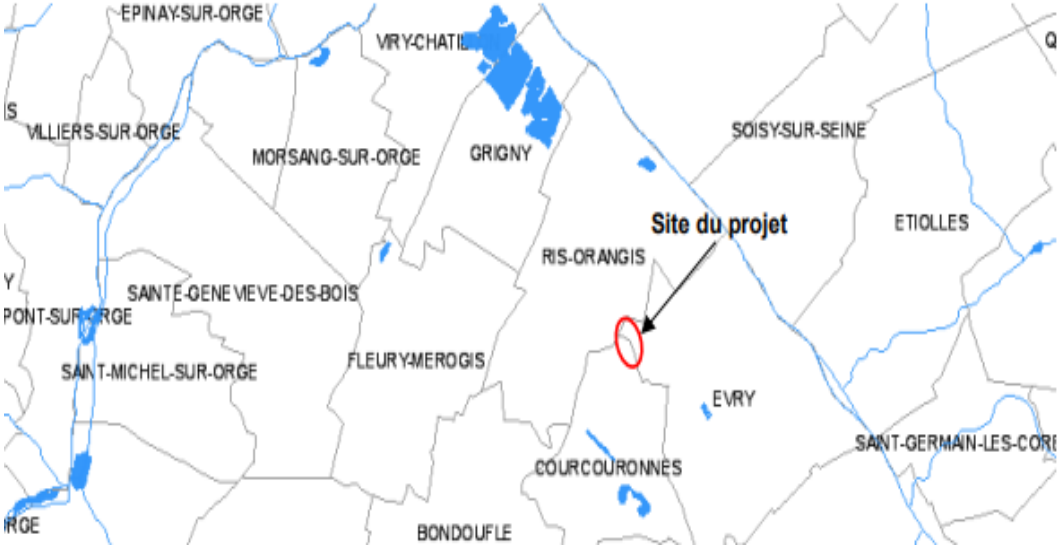
- Un secteur marqué par des délaissés routiers et une occupation du sol qui permet de replacer le site dans un réseau de continuités écologiques à l'échelle de l'agglomération.
- Un site végétalisé avec un intérêt écologique (merlon le long de la voie ferrée, franges paysagères et talus plantés au niveau de l'échangeur).
- Un site qui présente un intérêt écologique. L'urbanisation du secteur d'entrée de ville devra veiller à limiter la fragmentation des habitats naturels.

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Contexte environnemental du site



Carte des ZNIEFF présentes sur le secteur d'études – Carmen DRIEE Ile de France



Carte des sites Natura 2000 à proximité du site de projet

Un site de projet qui fait partie intégrante du bassin versant de l'Ecoute S'il Pleut.

Cependant le lot D6, n'est localisé dans aucune zone naturelle inventoriée ou protégée au titre de la biodiversité.

Aucun périmètre Natura 2000 n'est inventorié sur la commune d'Evry-Courcouronnes. Les sites les plus proches sont la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte », et la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Marais des basses Vallées de la Juine et de l'Essonne », localisée à près de 6 km du Sud-Ouest du site. **L'opération de la ZAC Les Horizons, et l'urbanisation du lot D6, n'a pas vocation à avoir un impact sur le maintien en bon état et la conservation d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les désignations des sites Natura 2000.** La réalisation de ce projet ne nécessite donc pas d'études plus détaillées au titre de Natura 2000.

Le site d'étude n'est localisé au droit d'aucune Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Cependant, il convient de noter la présence d'une ZNIEFF de type 2 à environ 1 km à l'Est du site d'étude « Vallées de Seine, de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges » et une ZNIEFF de type 1 « Bois de Saint-Eutrope » situé à 2 km à l'Ouest du site.

Aucun arrêté de protection de biotope ; de Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) ; de réserves naturelles nationales, régionales, biologiques ; de Parcs Naturels Régionaux (PNR) et de sites inscrits et classés ne sont présents au droit du site d'études ni à proximité immédiate.

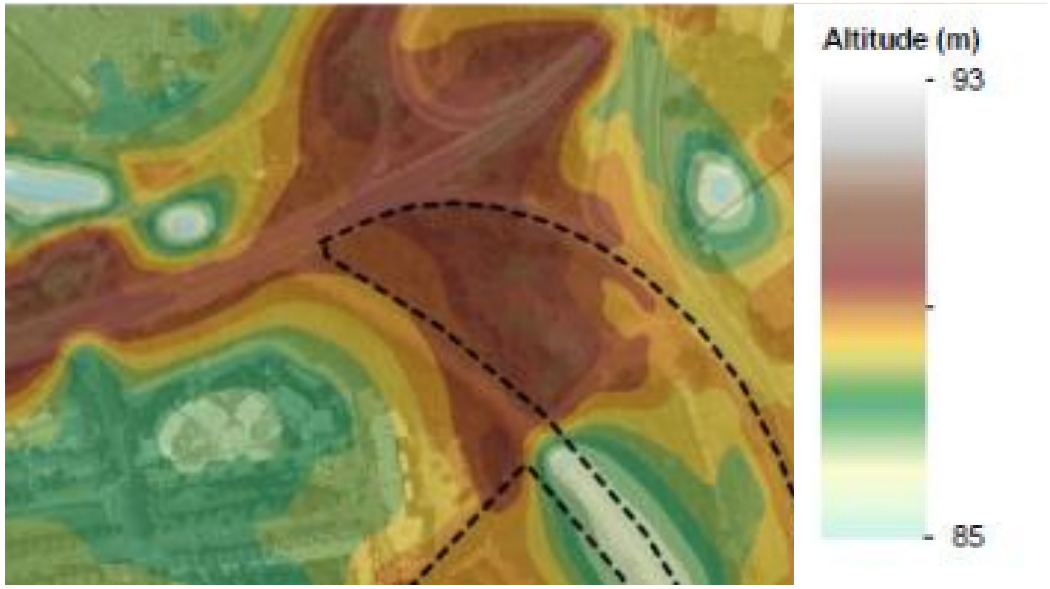
L'étude d'impact a mis en évidence une zone humide de 130 m² à l'ouest du secteur d'étude. Il s'agit d'une dépression légère sur un linéaire en lisière du périmètre de la ZAC où vient s'accumuler l'excédent d'eau. Le croissant Evryen, et par conséquent les lots D6 et D5, ne présente pas d'interactions avec cette zone humide.

Que retenir ?

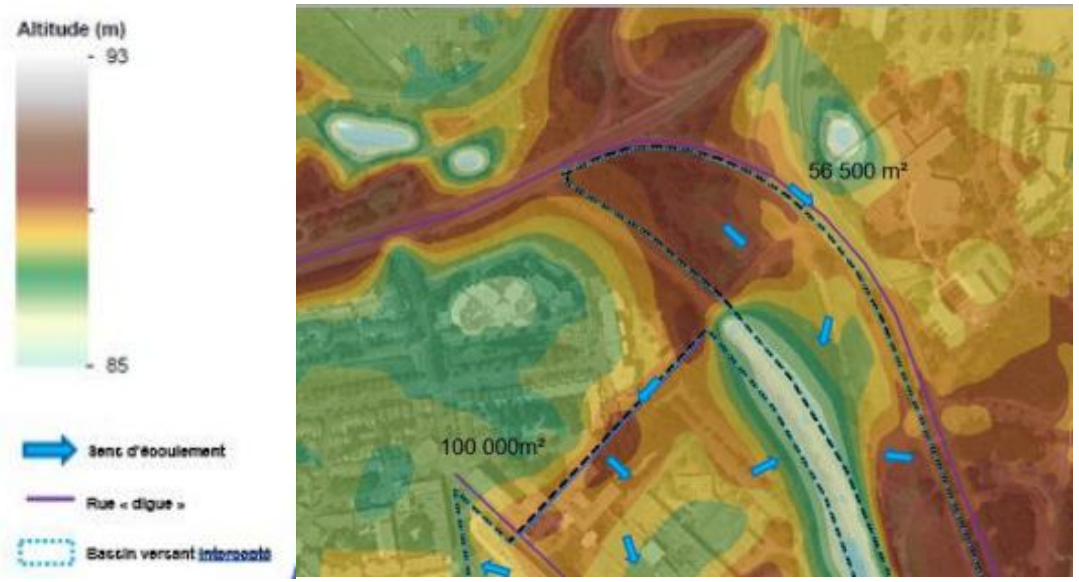
- Ces différentes sensibilités patrimoniales sont à souligner, tout en demeurant peu sujettes à enjeux au regard des objectifs de la présente étude. Le projet d'aménagement ne sera pas de nature à avoir un impact sur la préservation de ces espaces.

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Géologie, pédologie, relief



Topographie du site - SCE



Carte des écoulements - SCE

- **Géologie**

Le site d'étude est situé sur la limite Nord-Ouest du territoire communal. A son niveau, les formations géologiques affleurantes sont uniformément représentées par des Marnes, Calcaires et Meulières de Brie. **La présence de celles-ci suggère une perméabilité favorable des sols.**

- **Topographie**

Au regard du relief, le site d'étude est localisé à l'Est du plateau de l'Hurepoix. Si le périmètre de la ZAC Les Horizons s'implante sur un secteur avec une altitude moyenne de 85 mètres, le lot D6 est celui ou l'altitude moyenne est la plus importante (90 mètres). Le terrain présente un dénivelé modéré du Nord vers le Sud. La topographie du site est néanmoins contrainte par les talus et les délaissés liés aux infrastructures de transport. Le point haut du site d'étude est localisé, en frange Nord, au niveau de la RN449. Le point bas correspond aux déblais de la ligne du RER D, bordée de part et d'autre par deux merlons empêchant les évacuations d'eau. L'encaissement de la ligne du RER D permet d'atténuer son incidence sur le contexte paysager local.

- **Réseau hydrographique et écoulement des eaux**

Le site d'étude ne comporte aucun élément de réseau hydrographique mais se trouve en bordure du canal de l'ex-RN446. Les eaux de ruissellement s'écoulent actuellement sur le site en suivant la pente naturelle, pour rejoindre les réseaux d'eaux pluviales présents au niveau des secteurs urbanisés situés au Sud. Les infrastructures de transport jouent un rôle important dans la gestion des écoulements et délimitent le bassin versant. Les rues actuelles sont pour la majorité en remblais et jouent le rôle de digue permettant de limiter ces écoulements. **Les aménagements envisagés sur le site d'étude devront prendre en compte les conditions actuelles d'écoulement des eaux pluviales.**

- **Les eaux souterraines**

Le site fait partie du complexe aquifère des calcaires de Beauce. Le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) identifie une stagnation de la nappe captée des calcaires de Brie jugée vulnérable à une pollution venant de la surface. **Le projet n'a pas vocation à générer des risques de pollution des eaux souterraines. La mesure principale, consiste à mettre œuvre des dispositifs de gestion qualitative (rétention des pollutions) des eaux pluviales, afin de réduire au strict minimum le risque de contamination des eaux souterraines par une éventuelle pollution accidentelle.**

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Le site replacé dans le réseau écologique interterritorial (trame verte et bleue)

Le projet Canal-Europe : maillon de la trame verte et bleue

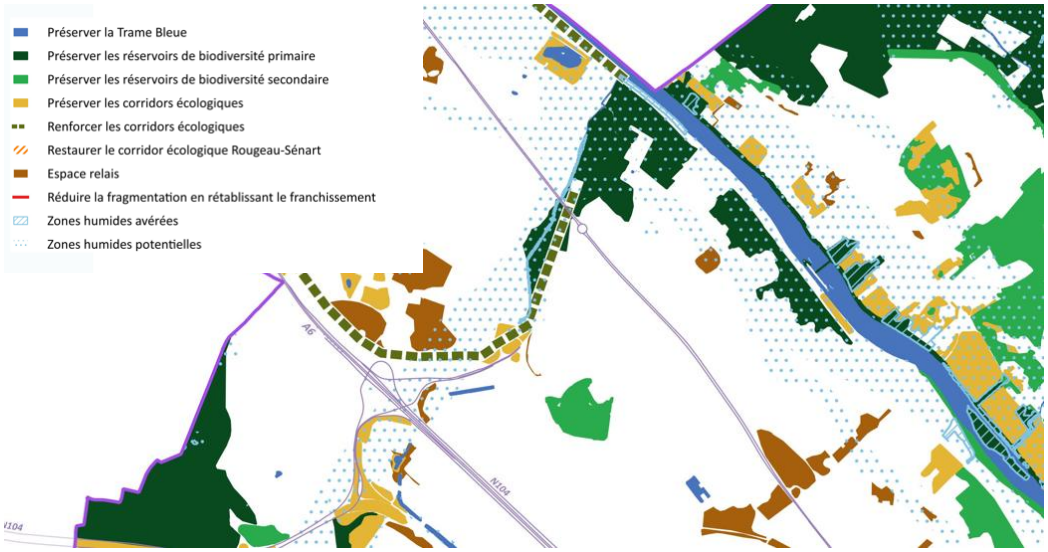


Schéma de la trame verte et bleue de Grand Paris Sud - GPS

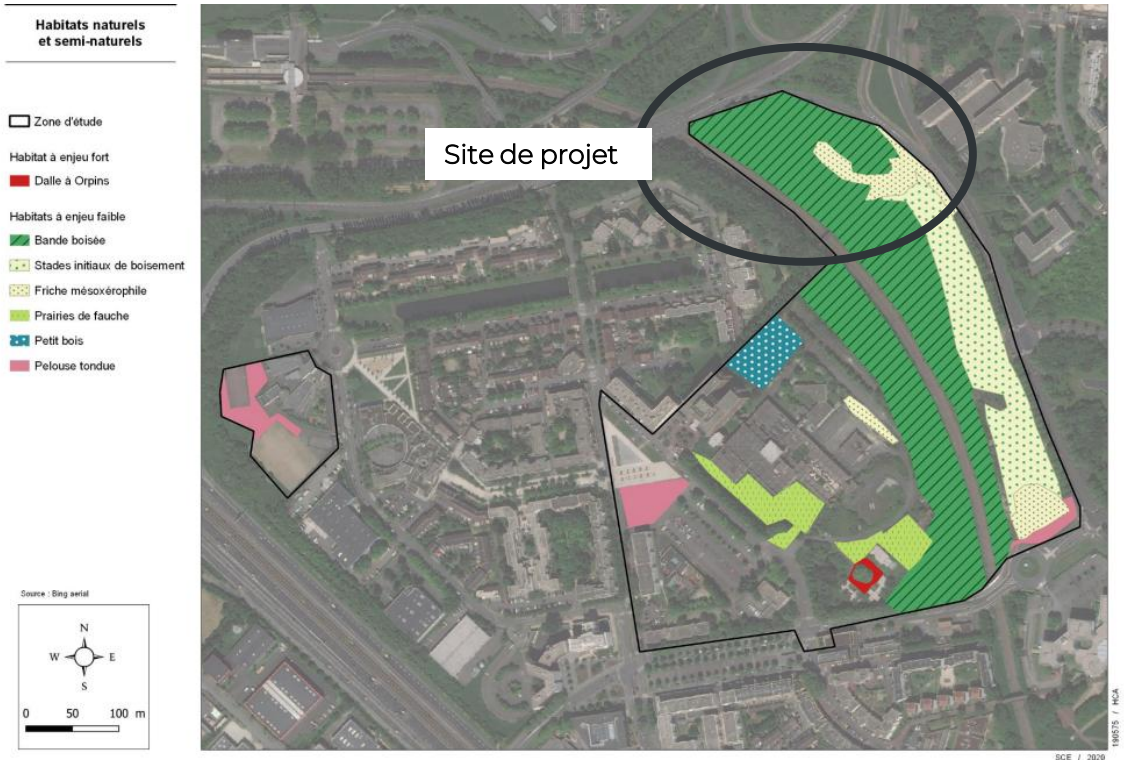
- Le site d'étude, par sa proximité avec les talus de la RN449, le merlon boisé le long du RER D et le parc des Loges s'inscrit dans la continuité d'un corridor herbacé identifié Grand Paris Sud.
- Par la densification du croissant evryen, le projet induit un risque de fragmentation des continuités écologiques aujourd'hui présentes sur le site. Le lot D5 et D6 sont identifiés comme faisant partie intégrante des continuités écologiques à l'échelle communale et intercommunale. Ils représentent un **corridor d'opportunité** au sein d'un site fragmenté par les infrastructures de transport. En effet, ses marges de végétation (talus, merlons, bandes boisées), bien que dénuées d'intérêt patrimonial, sont des espaces perméables permettant le déplacement de la petite faune urbaine et constituent des milieux favorables au développement d'espèces végétales.
- Le SCoT en cours d'élaboration de Grand Paris Sud s'est accompagné d'une démarche d'identification des éléments de la trame verte et bleue qui participe à l'enrichissement du projet de territoire. Il identifie le site comme étant situé à proximité d'un réservoir de biodiversité secondaire et le secteur est concerné par un enjeu de préservation de préservation des continuités écologiques. Cette continuité écologique prend sa source à l'Ouest, depuis la forêt domaniale, et s'étend jusqu'au Parc des Loges au Sud du projet et jusqu'à la Seine à l'Est.
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) indique que **la zone participe à la trame verte et bleue** et qu'elle est localisée à environ 1,5 km d'un réservoir de biodiversité (Bois de Saint Eutrope et friches de l'hippodrome).

Que retenir ?

- Un site d'étude qui participe à la trame verte du secteur.
- Une occupation du sol qui permet d'envisager une connexion entre le site d'étude, le Parc des Loges et l'hippodrome de Bondoufle .
- En raison de son positionnement à proximité de corridors à préserver, l'urbanisation du secteur induit un risque de fragmentation des habitats résiduels.
- Le projet d'aménagement devra intégrer des dispositions de manière à préserver les continuités écologiques et à maintenir leur perméabilité pour les déplacements de la faune.

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Habitats naturels, faune et flore



Habitats naturels et semi-naturels présents sur la zone d'étude – SCE

Un secteur marqué par une diversité d'habitats naturels et semi-naturels

- **Bandes boisées** (1) situées de part et d'autre de la ligne du RER D qui se développent sur un talus en pente. Sans gestion particulière le boisement tend à se densifier. Ce boisement apporte une diversité d'habitats et forme un corridor écologique le long de la voie ferrée.
- **Friche mésoxérophile** (2) qui fait partie des végétations remarquables à l'échelle régionale.
- **Stades initiaux de boisements** (3) dominés par des espèces de fourrés qui s'orientent progressivement vers une fermeture totale des espaces.

Ces milieux constituent des milieux favorables à l'avifaune, qui y trouve des conditions favorables à son alimentation et à la nidification, aux insectes et aux reptiles (lézard des murailles). Ainsi définies, les caractéristiques naturelles montrent que l'emprise du lot D6, ainsi que la partie Sud-Est du croissant Evryen, sont caractérisées par des milieux globalement ordinaires et peuplés par des espèces communes à très communes.

Une flore invasive à maîtriser

Le site de projet est aussi caractérisé par la présence de plantes invasives (notamment l'Arbre à papillon) qui se développent sur l'ensemble des habitats naturels / semi-naturels présents sur le site de projet, et qui, sans gestion particulière, prennent le dessus sur la flore locale dans un périmètre contraint. **Des mesures sont intégrées dans le règlement de chantier de Grand Paris Aménagement afin de limiter leur propagation** : balisage des sites d'implantation, nettoyage des engins et des roues, prise en compte des espèces invasives dans la gestion des terres excavées,...

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Analyse des sensibilités paysagères du site

Vue de l'emprise du site depuis le N449 sur le franchissement de la voie ferrée

Vue de l'entrée de l'échangeur autoroutier depuis le site

Vue de l'emprise du site depuis la passerelle piétonne

Les vues depuis le site

- Un site qui bénéficie d'une qualité paysagère par la présence de talus et du merlon boisé qui assurent la connexion avec le parc des Loges.
- Des perceptions paysagères aux abords du site conditionnées par les éléments structurants sur le territoire local.
- ❑ Une topographie contrainte par les talus et les délaissés liés aux infrastructures de transport.
- ❑ Une couverture végétale dense en bordure du RER D, avec la présence du merlon boisé qui forme une barrière visuelle et bloque les ouvertures visuelles en direction de l'Ouest depuis le site.
- ❑ Un site composé à la fois de milieux ouverts, de milieux en cours de fermeture et de milieux fermés.

Vue de l'entrée de l'échangeur autoroutier depuis le site

Que retenir ?

- La présence de nombreux obstacles visuels (végétation principalement) entourant les terrains étudiés qui empêchent les vues sur le contexte environnant dans lequel le projet s'insère.
- Des échappées visuelles sont possibles vers l'Arc Sud depuis le sentier situé dans la continuité de l'allée Jacques Monod mais restent limitées compte-tenu de la densité de végétation.
- Une ambiance boisée qui sera valorisée dans le projet en lien avec les sites paysagers situés à proximité (forêt domaniale, parc des Loges).

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Analyse des sensibilités paysagères du site

Vue de l'emprise du site depuis le N449 sur le franchissement de la voie ferrée

Vue de l'emprise du site depuis le N449 au Nord du projet

Vue de l'emprise du site depuis l'échangeur

Les vues depuis l'environnement proche : depuis la RN 449

- Une présence de nombreux obstacles visuels entourant les terrains étudiés et la topographie du territoire qui réduit les perceptions au sein du territoire dans lequel le projet s'insère.
- Des perceptions visuelles sont possibles vers le site de projet depuis la sortie de l'échangeur. Celles-ci sont partielles ou directes, notamment au niveau de l'infrastructure du franchissement du RER D sur le merlon boisé et depuis un tronçon de plusieurs dizaines de mètres depuis la RN449.

Vue depuis le N449 en arrivant depuis l'Est

Que retenir ?

- Le couvert végétal dense (talus, merlons, haies) bloque les perceptions depuis les infrastructures routières. Ces éléments occultent les perceptions visuelles sur de longues distances depuis la RN 449 vers le site de projet.
- Le merlon boisé le long de la voie ferrée et la végétation autour de l'échangeur bloquent les vues vers le site et jouent un rôle important en ce qui concerne l'atténuation des nuisances sonores et atmosphériques.

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Analyse des sensibilités paysagères du site

Vue depuis le sentier de la RD 91 permettant de rejoindre l'Allée Jacques Monod.

Vue de l'emprise du site depuis le N449 au Nord du projet

Des caractéristiques paysagères à préserver le long du boulevard

Les vues depuis l'environnement proche : depuis le boulevard de l'Europe

- **Le partage de la voirie est à dominante routière**. La majorité des espaces publics sont dédiés à l'automobile (notamment pour la circulation). La circulation piétonne y est peu confortable et est conditionnée par un sentier pas clairement défini présentant des portions étroites le long du boulevard de l'Europe en direction de l'échangeur. Les flux piétons sont globalement très faibles pendant les heures de pointe. Les circulations cyclables ne sont pas sécurisées le long du boulevard de l'Europe.
- Un mobilier urbain qui renvoie à une image passante et routière : un jalonnement exclusivement dédié aux véhicules motorisés (feux suspendus, dispositifs d'éclairage, juxtaposition de panneaux de signalisation / publicitaires,...)
- Des milieux ouverts en cours de fermeture sur le site de projet qui ne contribuent pas à la valorisation paysagère du boulevard.

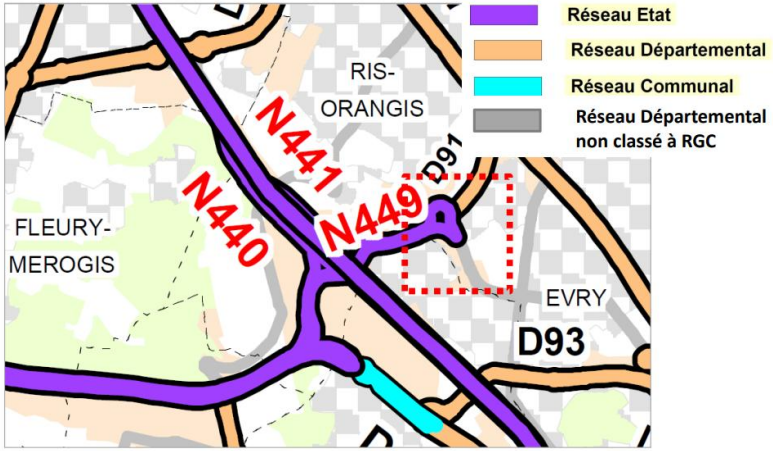
Que retenir ?

- Une entrée de ville faisant office d'entrée d'agglomération et premier point d'accroche à l'espace urbain engendrant des enjeux forts de valorisation du paysage.
- Le projet prévoit la conservation de l'alignement d'arbres le long du boulevard de l'Europe dans le cadre du projet de requalification.
- Un axe qui de par son insertion urbaine et paysagère présente un caractère très routier.

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Eléments d'analyse relatifs aux risques, pollutions et nuisances

Secteurs affectés par le bruit sur le périmètre de la ZAC



Extrait de la carte des routes classées à grande circulation

Un contexte sonore marqué

- Le secteur est marqué par des flux particulièrement hétérogènes entre les axes routiers desservant le périmètre de la ZAC. Cependant, il présente des niveaux de trafics élevés par la fonction de desserte et d'entrée de ville du secteur. **L'étude sur le trafic journalier moyen élaboré par Systra a montré que l'équilibre des trafics entre les sens de circulation indique des flux pendulaires marqués.** L'heure de pointe du matin reflète davantage l'attractivité de l'agglomération d'Evry-Courcouronnes, en tant que ville préfecture avec des flux plus importants dans le sens entrant que dans le sens sortant. Il en résulte une ambiance sonore très élevée avec un flux continu tout au long de la journée mais davantage marquée lors de l'Heure de Pointe du Matin (HPM) et l'Heure de Pointe du Soir (HPM).
- Par son positionnement entre le boulevard de l'Europe, la ligne du RER D, l'A6 et la RN449 où les niveaux sonores ne descendent pas en dessous de 56 dB(A), l'ensemble du secteur de la ZAC est situé à l'intérieur d'un périmètre affecté par des nuisances sonores.
- En qualité d'infrastructure classée à grande circulation, la RN 449 est concernée par le classement sonore des infrastructures de transport. Selon l'arrêté préfectoral du 9 mars 2015, l'infrastructure est classée en catégorie 2 impliquant l'application de secteurs affectés par le bruit d'une largeur de 250 mètres, calculée depuis les bords externes.
- **Le lot D6, compris entre la ligne du RER D et le boulevard de l'Europe est une zone où les niveaux sonores ne descendent pas en dessous de 56 dB(A).**

Que retenir ?

- Une ambiance sonore élevée à très élevée à proximité de voies qui supportent des trafics de véhicules journaliers importants. L'ensemble du secteur de projet est contenu dans des secteurs affectés par le bruit qui implique des préconisations particulières en matière d'isolement acoustique des façades.

02 PRÉSENTATION ET ANALYSE DU SITE

Eléments d'analyse relatifs aux risques, pollutions et nuisances

Détail du zonage de l'aléa « Retrait Gonflement des Argiles » - BRGM

Zonage de l'aléa inondation par remontée de nappe. BRGM, 2018

Qualité de l'air

- Le secteur d'étude est concerné par différents documents de planification pour la qualité de l'air (Plan de Protection de l'atmosphère (PPA) et Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie) **mais il n'est pas affecté par des dépassements des valeurs limites de polluants.** En effet, les dépassements de valeurs limites en dioxyde d'azote sont majoritairement concentrés au niveau de l'A6 et de la RN104

Les risques naturels et technologiques

- Le site de l'étude est concerné par un aléa « moyen » de retrait-gonflement des argiles. Ce niveau de risque implique d'intégrer des mesures préventives pour les nouvelles constructions.
- Concernant le risque de sismicité, le site de projet se localise sur une commune de risque « très faible » selon le décret du 22 octobre 2010. Le projet n'aura pas de vigilance particulière à accorder sur l'intégration de prescriptions parasismiques pour les futurs bâtiments.
- **Le lot D6 ainsi que la partie Nord du lot D5 sont localisés sur une emprise présentant une sensibilité élevée en ce qui concerne les nappes affleurantes ce qui se traduit par un risque élevé d'inondation par remontée de nappe** (la nappe du Marno-calcaire de Brie est attendue à faible profondeur).
- L'emprise du projet n'est que très faiblement concernée par des risques technologiques (hormis sur le site de l'ancien hôpital à l'échelle de la ZAC) mais est impactée par le risque de **transport de marchandises dangereuses** (risque TMD par voie routière), la RN449 (notamment l'échangeur avec l'A6) étant référencée comme voie à risque TMD.

Que retenir ?

- Un aléa « moyen » de retrait gonflement des argiles qui nécessite de prévoir des modalités de construction adaptées. Les principes architecturaux pourront prendre appui sur le guide développé par le ministère de la transition écologique « Construire en terrain argileux : la réglementation et les bonnes pratiques ».
- Un risque important d'inondation par remontées de nappes.

Synthèse des enjeux relatifs aux risques, pollutions et nuisances

Sources : IGN (2020), MOS 2021, BRGM

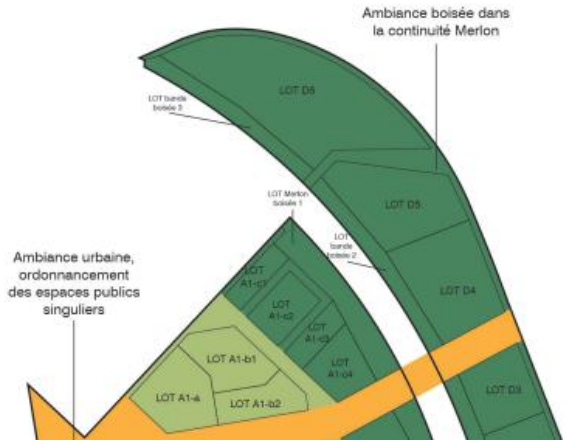
03

CARACTERISTIQUES DU PROJET ET SA CONFORMITE AVEC LA LOI BARNIER

03 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier

Espaces végétalisés des îlots privés - GPA



Palettes végétales – Ateliers 2/3/4

Qualité de l'urbanisme et des paysages

- **Les éléments naturels paysagers**

Le paysage « perçu » concerne ici les vues depuis les axes de circulation, et notamment depuis un tronçon de la RN449 et du boulevard de l'Europe. Depuis la RN449, le site sera rendu visible à partir de différentes séquences paysagères

- ❑ (1)Sur le tronçon situé à l'Ouest de la RN449 depuis l'échangeur de l'A6, l'impact visuel du projet en vue lointaine sera négligeable à nul pour les automobilistes. Par le maintien de la bande boisée le long de la ligne du RER D atteignant 7 mètres de hauteur, les hauteurs envisagées sur le site de projet à R+2 n'auront que peu d'incidences sur la perception des paysages depuis cette section. Cette bande boisée pourra néanmoins faire l'objet d'une démarche de recherche esthétique. **En fonction de l'organisation des plantations, différents effets visuels pourront être obtenus par la ponctuation de sujets isolés, le maintien des sous-strates herbacées ou l'aménagement de lignes plantées à intervalles réguliers associé à un recouvrement végétal plus conséquent.**
- ❑ (2)Sur le tronçon situé au Nord-Est, le projet aura vocation à avoir plus d'effets sur la perception paysagère du site même si les visibilités seront réduites par la présence de talus et de bandes plantées le long de l'infrastructure. Aussi, sur la limite Est, le projet prévoit le traitement des limites par la mise en place d'une clôture barreaudée pour assurer la perméabilité de cette limite physique. Celle-ci aura vocation à être confortée par une haie paysagère pour favoriser son intégration dans le contexte environnant et ne pas entraver la continuité visuelle paysagère depuis l'espace public, et notamment depuis le boulevard de l'Europe, vers les cœurs d'îlots paysagers.

- **L'implantation des bâtiments**

La programmation du projet prévoit le maintien d'une surface boisée et végétalisée favorable à l'accenteur Mouchet de 6 506 m^2 au Nord du projet, permettant l'éloignement du bâtiment le plus au Nord du lot D6 vis-à-vis de la RN 449. La partie laissée libre de toute construction devra faire l'objet d'aménagements destinés à maintenir une ambiance boisée dans la continuité du merlon. Au niveau de l'échangeur, un recul sera intégré pour les deux bâtiments d'activités vis-à-vis de la RN449. Celui-ci devra faire l'objet d'un traitement végétalisé.

- **La gestion des hauteurs**

La hauteur des futures constructions est limitée au niveau R+2 pour les deux bâtiments d'activités programmés. Ce niveau de hauteur n'est pas de nature à perturber sensiblement les perspectives paysagères par le positionnement en léger surplomb de la RN 449 et l'épannelage varié) proposé sur l'ensemble du croissant Evryen ayant vocation à rythmer les parcours depuis la sortie de l'échangeur vers le parc des Loges.

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier

Localisation des mesures de compensation favorables à l'avifaune patrimoniale identifiée sur le site - GPA

Partie Nord du projet en phase de conception du lot D6 - GPA

Qualité environnementale

- **Des mesures de valorisation de la trame verte**

Le site de projet présente certains **enjeux environnementaux liés notamment à l'existence d'habitats favorables à l'avifaune**. Le projet impactera **l'épaisseur du cordon végétal** portant atteinte aux espaces de nichage des oiseaux (notamment des milieux boisés) et de la biodiversité commune, la **sous-trame herbacée**, les **friches** et les **fonctionnalités écologiques du sol.**

Pour répondre à ces enjeux, la programmation a été adaptée afin de **maintenir un corridor d'habitat naturel et favoriser le transit des espèces. Plus particulièrement, le projet prévoit :**

- ❑ **Le maintien d'une partie de la bande boisée,** le long de la voie ferrée sur une superficie de 2 552 m² pour permettre le maintien d'une connexion paysagère avec le reste du projet et les parcs situés à proximité (notamment le parc des Loges).
- ❑ **La mise en place d'un plan de gestion favorable à la biodiversité (notamment l'accenteur Mouchet) des milieux boisés** par la suppression du bâtiment le plus au Nord du lot D6 entrainant le report des surfaces de plancher initialement prévues sur ce bâtiment. Les deux bâtiments restants passent alors d'un niveau de R+1 à R+2. **La qualité des interfaces entre les bâtiments d'activités et la RN 449 est renforcée en privilégiant l'aménagement au maximum de plantations à 3 strates (herbacées, arbustives, arborées).**
- ❑ **De penser les toitures comme un élément à la fois architectural et environnemental** par la végétalisation de 3 717 m² de toitures sur les bâtiments d'activités avec une épaisseur de terre minimale (substrat) retenue de 60 cm. Celles-ci auront vocation à contribuer à la qualité paysagère du secteur et à favoriser les continuités entre des habitats qui servent de support à la biodiversité. Le niveau des toitures en R+2 est destiné à permettre à l'avifaune d'y accéder facilement.
- ❑ Les principes d'aménagement retenus visent également à **développer des dispositifs d'éclairage, sur les lots D5 et D6 ayant un impact limité sur la faune** en adaptant les éclairages de façon à ne pas éclairer en continu les espaces situés à proximité de la bande boisée, en isolant les lampes afin d'empêcher la pénétration des insectes, en utilisant des sources lumineuses jaunes, orangées moins impactantes et en privilégiant les lampes sodiums. Il s'agira également d'engager un travail sur les revêtements des sols sous les luminaires à l'intérieur des lots et sur les trottoirs du boulevard de l'Europe en privilégiant des matériaux destinés à limiter le réfléchissement (matériaux stabilisés pour les trottoirs, béton désactivé, chaussée en béton poreaux).

03 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier

Plan des limites – Atelier 2/3/4

Principes paysagers du prolongement de l'allée Jacques Monod

Qualité environnementale

- **Les cœurs d'îlot et leur lisière**

L'aménagement paysager des cœurs d'îlots est pensé en cohérence avec les principes paysagers du projet dans son ensemble.

En dehors de l'emprise des bâtiments, le projet prévoit pour chaque lot ou unité foncière un pourcentage d'espaces végétalisés de pleine terre. En dehors du l'emprise des bâtiments sur le lot D6, les espaces libres seront exclusivement constitués de pleine terre. Ces espaces végétalisés permettront de limiter les ruptures de continuités entre les sols. Ces espaces auront vocation à répondre aux conditions cumulatives suivantes : leur revêtement est perméable, ils ne comportent que le passage éventuel de réseaux et ils doivent recevoir faire l'objet d'un traitement végétalisé (plantations). Le CPAUPE fixe également le principe d'une approche bioclimatique à l'îlot destinée à assurer la perméabilité des lots bâtis en vue de maintenir la continuité des milieux écologiques par l'atteinte d'un coefficient de biotope minimal de 0,43. **Le choix des essences devra être fait en fonction de leurs capacités de captation et de rétention des polluants.**

Sur les limites du lot D6, des dispositions spécifiques sont intégrées, sur le traitement des clôtures.

- ❑ Au Nord et à l'Ouest du lot considéré, à proximité de la RN449, le projet prévoit l'installation d'une **clôture barreaudée** qui pourra être doublée d'une bande plantée afin d'en augmenter l'opacité et de renforcer la présence végétale.
- ❑ A l'Est de la limite du lot D6, sur la bordure du merlon boisé, l'emprise du projet sera délimitée par une **clôture légère** afin de ne pas faire obstacle au passage de la faune locale en confortant le potentiel de continuité écologique. Il s'agira également d'assurer une insertion qualitative des clôtures situées en rive de la bande boisée maintenue.

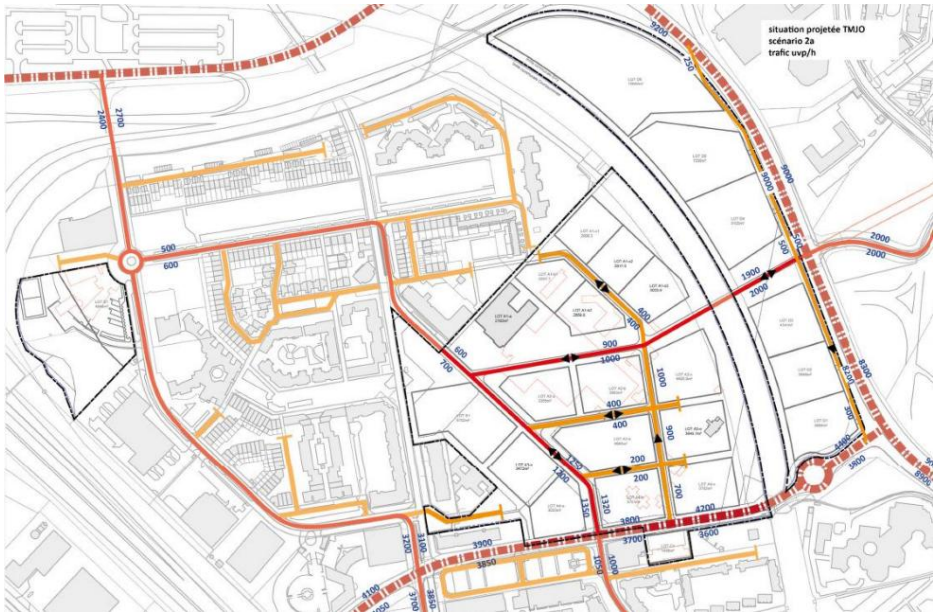
Les dispositifs sur les clôtures retenus intègrent des aménagements destinés à permettre la libre circulation de la petite-faune et l'écoulement des eaux pluviales.

- **Le renforcement de la qualité environnementale au niveau des espaces publics : la plantation de noues plantées le long des chaussées.**

Par la requalification de l'allée Jacques Monod, le projet assure le renforcement de la trame arborée du secteur au travers le développement de bosquets et d'arbres isolés à partir d'une palette végétale composée d'Erable Champêtre, de Chêne vert et de Néflier d'Allemagne. Le projet prévoit également la création d'une noue paysagère en limite du lot D6. **Celle-ci aura, par conséquent, vocation à contribuer à la biodiversité du site, à jouer un rôle dans la gestion des eaux pluviales et à assurer une gestion de l'interface qualitative entre les bâtiments d'activités et les logements programmés sur le lot D5.**

03 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier



Estimation du trafic routier projeté - Systra

Incidences au regard des risques de nuisances

Trafic routier

A l'horizon du projet, il est attendu une évolution du trafic sur les axes bordant le projet. Ces évolutions sont à mettre en relation avec l'ensemble des projets sur le secteur d'entrée de ville. Les incidences en matière de trafic de ces projets portent principalement sur les voies structurantes (le boulevard de l'Europe, l'avenue de l'Orme à Martin) qui encerclent le périmètre de la ZAC.

Le nouveau quartier va générer un flux de véhicules supplémentaires plus spécifiquement sur le boulevard de l'Europe avec une évolution du trafic à l'heure de pointe du matin (HPM) entre 8h et 9h et à l'heure de pointe du soir (HPS) entre 17h et 18h.

Une étude de trafic, réalisée par Systra, a montré que le trafic supplémentaire sera de 8 230 véhicules sur l'ensemble de la journée.

On notera néanmoins, une légère diminution des parts de trafic des poids lourds dans la circulation, résultant d'une légère dilution de ce trafic dans la circulation générale. Par la hiérarchisation du maillage viaire et la composition du tissu urbain à dominante résidentielle, la programmation de la ZAC va générer de plus faible quantité de poids lourds, essentiellement constitués de véhicules de moins de 10 tonnes dont la circulation sera concentrée majoritairement sur le boulevard de l'Europe et l'avenue de l'Orme à Martin.

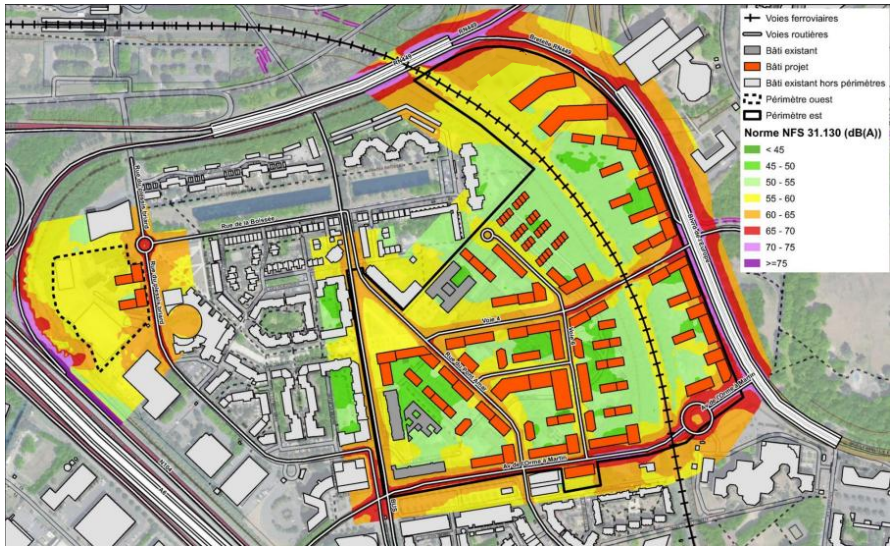
		EXISTANT		PROJECTION	
		8h00 - 9h00		8h00 - 9h00	
		taux d'occupation de la voie uvp/hpm		taux d'occupation de la voie uvp/hpm	
		SENS 1	SENS 2	SENS 1	SENS 2
POSTE 1	RN449	25%	32%	26%	31%
POSTE 2	boulevard de l'Europe	31%	25%	33%	30%
POSTE 3	boulevard de l'Ecoute S'il Pleut	23%	13%	23%	17%
POSTE 4	avenue de l'Orme à Martin (Evry)	40%	48%	49%	37%
POSTE 5	rue du Pont Amar	14%	6%	20%	15%
POSTE 6	rue du Plessis Briard (sud)	43%	37%	44%	37%
POSTE 7	avenue de l'Orme à Martin (Courcouronnes)	27%	46%	31%	48%
POSTE 8	rue de la Boissée	9%	10%	11%	13%
POSTE 9	rue du Plessis Briard (nord)	32%	23%	33%	46%

Evolution des taux d'occupation des voies de circulation durant l'HPM - Systra

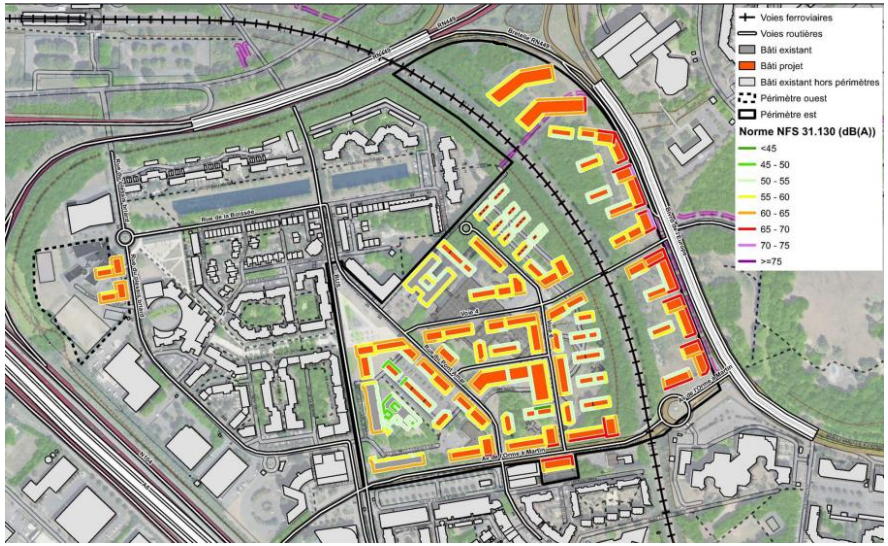
		EXISTANT		PROJECTION	
		uvp/HPS JO	uvp/HPS JO	uvp/HPS JO	uvp/HPS JO
		SENS 1	SENS 2	SENS 1	SENS 2
POSTE 1	RN449	29%	26%	28%	29%
POSTE 2	boulevard de l'Europe	26%	26%	30%	29%
POSTE 3	boulevard de l'Ecoute S'il Pleut	26%	12%	25%	22%
POSTE 4	avenue de l'Orme à Martin (Evry)	45%	41%	61%	33%
POSTE 5	rue du Pont Amar	17%	7%	15%	6%
POSTE 6	rue du Plessis Briard (sud)	42%	33%	44%	43%
POSTE 7	avenue de l'Orme à Martin (Courcouronnes)	44%	37%	62%	39%
POSTE 8	rue de la Boissée	7%	10%	14%	14%
POSTE 9	rue du Plessis Briard (nord)	38%	33%	45%	49%

Evolution des taux d'occupation des voies de circulation durant l'HPS - Systra

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier



Courbes isophones à l'état projeté en période diurne - SCE



Cartographies à l'état projeté des niveaux sonores maximaux calculés à 2 mètres en avant des façades en période diurne - SCE

Incidences au regard des risques de nuisances

- **Nuisances sonores**

L'étude acoustique réalisée par SCE intègre une évaluation de l'ambiance sonore à l'échelle du secteur et prend en compte la vocation future des bâtiments, les principes paysagers et le trafic projeté sur les axes structurants et les voies de desserte interne. L'étude fait ressortir des environnements distincts dont certains impactent directement le lot D6

- ❑ Une **ambiance sonore très élevée** sur le boulevard de l'Europe, sur la RN449 et sur la sortie n°35 de la N104 avec des niveaux sonores attendus de 65 à 75 dB(A) en période diurne et entre 45 et 55 dB(A) pour la période nocturne.
- ❑ Une **ambiance sonore modérée à bruyante** à proximité de ligne du RER D avec des niveaux sonores attendus de 55 à 60 dB(A) en période diurne et entre 45 et 55 dB(A) pour la période nocturne.

- **Le rôle du merlon et des aménagements paysagers dans l'atténuation des nuisances**

La programmation prévoit **le maintien d'une partie du merlon paysager le long de la voie ferrée destiné à atténuer les nuisances sonores sur le secteur.** Les abords de la voie ferrée sont identifiés, au même titre que les cœurs d'îlots, comme les zones les plus préservées (< à 60 dB(A) par la présence du merlon). Si les bâtiments d'activités sont implantés en retrait de la voie ferrée, ceux-ci devront respecter un recul depuis la voie au niveau de l'échangeur. La marge de recul fera l'objet d'un traitement végétalisé destiné à valoriser la qualité paysagère du site et à jouer un rôle de tampon entre l'infrastructure routière et les bâtiments.

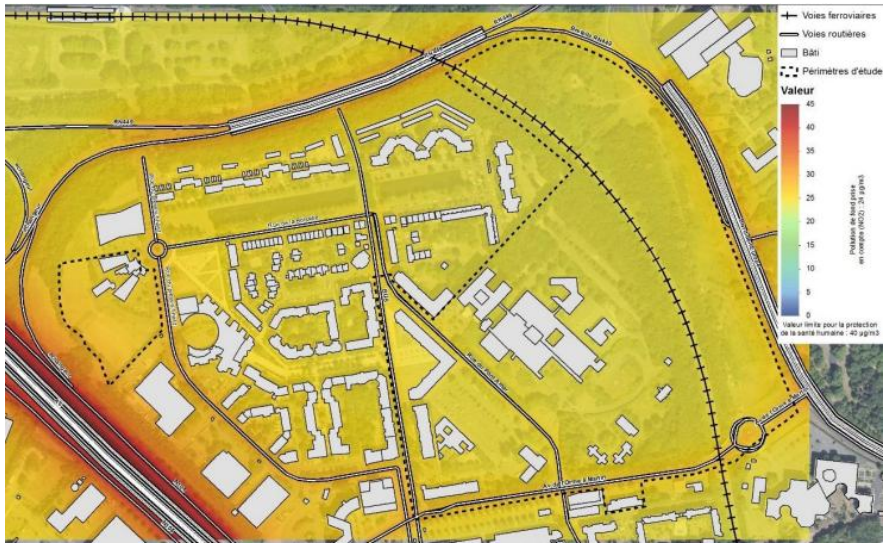
- **Compatibilité des usages avec l'ambiance sonore du secteur**

Les futurs bâtiments du lot D6 sont situés à moins de 75 mètres de la RN 449 et exposés à des nuisances sonores comprises entre 60 et 65 dB(A), au niveau des points les plus bruyants. Les modélisations à terme montrent des niveaux sonores importants en façade des bâtiments (>65 dB(A)). Ces nuisances concerneront uniquement des locaux d'activités. Ils ne sont pas définis comme sensibles selon la règlementation acoustique (habitation, santé, enseignement, hôtels) et ne nécessitent **pas de préconisations spécifiques en matière d'isolement acoustique.** Les bâtiments d'activités pourront cependant intégrer dans leur conception des valeurs d'isolement acoustique par façade maximales comprises entre 30 et 34 dB(A).

Le bâtiment situé le plus au nord du lot D5, dans le plan masse définitif, devra respecter les normes d'isolement acoustique en façade comprises entre 32 et 34 dB(A). Le plan masse est également conçu pour limiter l'exposition des habitants aux nuisances sonores par l'orientation des pièces de vie vers les cœurs d'îlots ou les espaces donnants sur les zones de calme.

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier

Concentration en PM2,5 – Etat Actuel -SCE



Concentration en dioxyde d'azote – Etat Actuel -SCE

Incidences au regard des risques de nuisances

- **Qualité de l'air**

La qualité de l'air est principalement **impactée par la présence de grandes infrastructures de transport à proximité du lot D6**, avec respectivement des concentrations modélisées estimées à

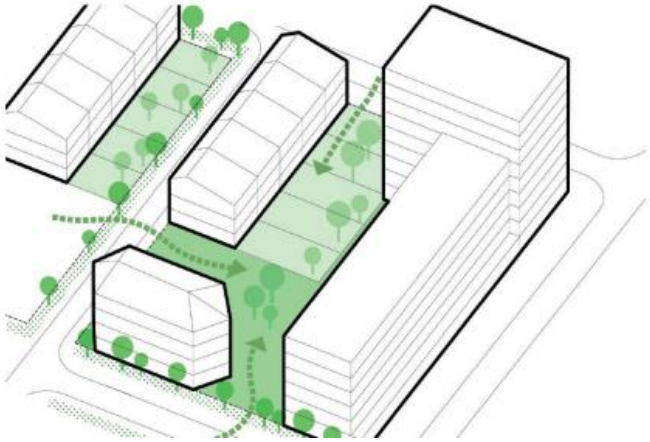
- 30 ug/m^3 à l'état initial sur la N449 et le boulevard de l'Europe pour les particules de dioxyde d'azote. Ainsi, les concentrations en dioxyde d'azote restent en dessous des valeurs limites fixées à 40 ug/m^3.
- Entre 19 ug/m^3 et 37 ug/m^3 sur l'ensemble du périmètre de la ZAC pour les particules PM10. Les façades les plus exposées se situent au niveau la N104 et de l'A6. Les concentrations sur le site de projet ne dépassent pas la valeur réglementaire fixée à 40 ug/m^3 et respectent les objectifs de qualité fixés à 30 ug/m3.
- Entre 11 et 22 ug/m^3 sur l'ensemble du secteur de projet pour les particules PM2,5. Ces valeurs ne dépassent pas la valeur limite fixée à 25 ug/m^3.

Les émissions de polluants atmosphériques, NO_2, PM10 et PM2,5 notamment, restent **en-dessous des valeurs limites.** Cependant, les concentrations en PM 2,5 dépassent l'objectif de qualité fixé à 10 ug/m^3 en raison de la pollution de fond présente à l'échelle de la région parisienne.

L'étude d'impact a montré que les calculs de dispersion des polluants atmosphériques auront une incidence très faible voire nulle sur la qualité de l'air de la zone d'étude. En effet, le polluant présentant le plus d'enjeu est le dioxyde d'azote pour lequel les concentrations modélisées dépassent la valeur limite de 40 µg/m3 au droit de la chaussée sur l'A6 et la N104. Cette valeur limite n'est cependant pas atteinte au niveau des bâtiments, que ce soit pour la situation actuelle ou la situation projet.

Si l'aménagement du secteur est amené à générer une augmentation du trafic sur les axes structurants entrainant une augmentation des concentrations de polluants sur le secteur, **la programmation prévoit des aménagements en termes de desserte interne du périmètre de la ZAC destinés à avoir un impact significatif sur la réduction des émissions de polluants.** Dans une logique de hiérarchisation du maillage viaire, le réseau de desserte locale est conçu pour favoriser le partage des modes tout en intégrant des principes d'apaisement (régulation des vitesses à 30 km/h) sur des portions complètes de voirie et permettre la cohabitation entre les différents usagers. **A terme, le nouveau maillage de desserte interne est susceptible d'avoir un impact dans la réduction des nuisances sonores et atmosphériques.**

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier



Favoriser les perspectives visuelles et les continuités écologiques (CPAUPE – Atelier 234)

Exemples de mise en lumière de bâtiments d'activités – Source D&A, 2021

Qualité architecturale

La programmation porte une attention particulière sur l'aspect de constructions en privilégiant le recours à des matériaux, des couleurs et des formes qui s'intégreront dans le milieu environnant en formant un ensemble bâti cohérent. **Les façades des bâtiments d'activités seront traitées à deux échelles de perceptions** : celle de l'automobiliste depuis la RN449 et celle du piéton ou des usagers du site.

- **Traitement architectural**

Le traitement architectural sera qualitatif et aura vocation à s'insérer au paysage urbain, de jour comme de nuit en :

- ❑ Assurant l'intégration du projet dans le paysage nocturne environnant et en intégrant des mesures destinées à assurer la qualité d'éclairage des bâtiments (éclairage interne des bâtiments).
- ❑ L'intégration des édicules techniques est pensée de manière à ce qu'ils ne soient pas visibles depuis les espaces publics et les logements environnants.
- ❑ Les enseignes éventuelles devront être graphiquement sobres et leurs dimensions les plus réduites possibles vis-à-vis de la surface de la façade dans laquelle elles s'inscrivent.
- ❑ Les matériaux de façades retenus devront limiter le risque de collision pour les oiseaux en intégrant des préconisations sur la transparence et la réflexion.

- **L'implantation des bâtiments**

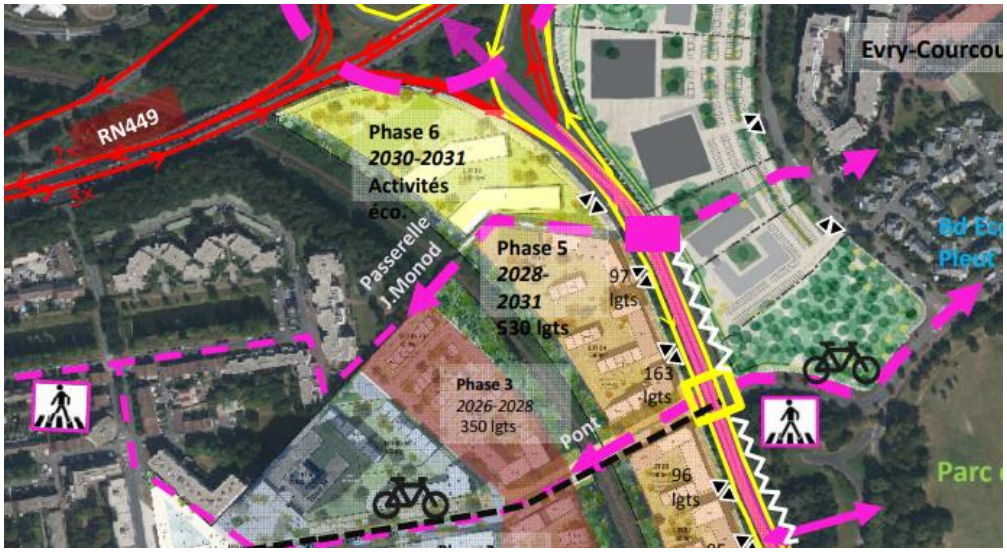
Depuis le boulevard de l'Europe et la sortie de l'échangeur de la RN449, la façade est séquencée afin de limiter l'effet de front, diversifier les orientations des futurs bâtiments, **tout en offrant des vues depuis le boulevard vers la bande boisée en favorisant les perméabilités bâties.** Aussi, l'implantation renforcera les porosités visuelles vers les cœurs d'îlots et par, conséquent les vues vers les façades intérieures. Le projet prévoit un traitement homogène des façades intérieures et extérieures en lien avec les porosités visuelles recherchées depuis le boulevard de l'Europe.

Aussi, le projet prévoit de conserver au maximum le couvert végétal du site. L'implantation particulière des bâtiments le long de la RN449 s'attache à créer des séquences bâties avec une implantation oblique.

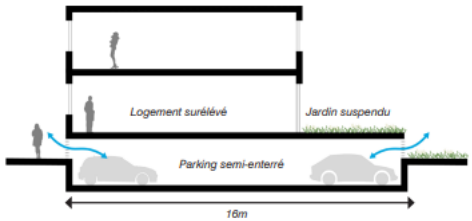
Un cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE), formalise les conditions de l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des futurs lots. La démarche de conception des bâtiments se veut transversale pour permettre de faire des choix en fonction de l'insertion des bâtiments dans leur environnement, d'une approche bioclimatique et de systèmes constructifs et techniques plus performants.

03 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier



Principe de desserte potentielle du lot D6 dans le cadre de la requalification du boulevard de l'Europe



Systèmes de parkings semi-enterrés

Systèmes de parkings semi-enterrés à Bayonne

Sécurité

- **Accès au terrain / Desserte**

A terme, la desserte du lot D6 sera rendue possible par la requalification du boulevard de l'Europe. Le projet devra prévoir l'aménagement d'un carrefour sécurisé pour les entrées / sorties des véhicules.

La programmation prévoit le prolongement de l'allée Jacques Monod depuis le tissu existant qui fera l'objet d'un traitement paysager destiné à assurer le confort des cheminements pour les modes actifs.

- **Stationnement**

Le projet urbain prévoit d'intégrer un nivellement dans le positionnement des espaces de stationnement. Ainsi, pour répondre au bon dimensionnement des parkings tout en assurant leur insertion paysagère au sein du site, la programmation prévoit un système de parkings semi-enterrés.

L'objectif à terme est que ces espaces de stationnement soient rendus visibles depuis l'intérieur du lot tout en étant non générateurs de gênes visuelles notamment depuis le boulevard de l'Europe.

- **Sécurité par rapport au public**

Les façades des bâtiments devront se soumettre à des contraintes particulières pour assurer la sécurité des automobilistes : matériaux non réfléchissants limitant le risque d'éblouissement des véhicules, … Les enseignes sur les mats, les enseignes clignotantes et les néons colorés seront proscrits.

Les dispositifs d'éclairage auront vocation à ne pas générer de nuisance lumineuse vers les axes routiers. Afin de limiter l'impact de l'éclairage sur la faune, une attention particulière sera également portée sur l'orientation des luminaires, en évitant l'éclairage vers le haut et en concentrant, au contraire l'éclairement vers le sol.

- **Risque Transport de Marchandises Dangereuses (TMD)**

Le boulevard de l'Europe est classé comme voie à risque concernant le transport de marchandises dangereuses (TMD) par voie routière. La prévention des risques liés au TMD sur le réseau routier à l'échelle départementale s'impose aux transporteurs par une réglementation stricte. Si le risque demeure faible, des mesures d'alerte de la population doivent cependant être prévues (évacuation, confinement). Le projet intègre également un principe de distanciation des bâtiments vis-à-vis de la voie.

04

La ZAC les Horizons dans le dispositif réglementaire du PLU de la commune d'Evry-Courcouronnes

04 LA ZAC LES HORIZONS DANS LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE DU PLU DE LA COMMUNE D'EVRY-COURCOURONNES

Motivation du projet et rappel des enjeux

Le projet d'aménagement vise à assurer la faisabilité de l'opération d'aménagement Les Horizons sur la partie nord du secteur évryen, en permettant via le plan local d'urbanisme de déroger à l'article L.111-6 pour la portion de la RN 449 qui dessert l'opération.

Le projet « Canal-Europe-les Horizons » s'insère dans une démarche de redynamisation globale permettant de recréer du lien avec le boulevard de l'Europe. Celui-ci structure, en effet, les différents projets de renouveau urbain de la ville avec l'investissement du site Bois-Sauvage ciblé pour l'implantation de nouveaux bâtiments de laboratoires de recherche et d'unités de bio production dont les activités sont connexes à celles du Genopole.

Par son implantation, à proximité d'un échangeur routier, la programmation du lot D6 permet en outre de **redonner une utilité aux terrains actuellement en friche et de requalifier ces espaces délaissés**, avec un projet urbain et paysager qui intègre des principes de végétalisation de ses abords.

L'opération, sur le site considéré prévoit de développer une surface plancher d'environ 9 700 m² d'activités en dernière phase de construction de la ZAC participant au renforcement et la diversification du tissu économique d'Evry-Courcouronnes.

Le projet d'aménagement vise ainsi à concilier les besoins de développement économique de la commune avec l'enjeu de connecter ce nouveau quartier avec le tissu urbain existant. Il s'inscrit par conséquent en phase avec le PADD débattu en décembre 2023 portant notamment comme ambition de faire de Evry-Courcouronnes « un cœur d'agglomération, pôle d'excellence, de santé et d'innovation scientifique » en renforçant l'attractivité et le dynamisme économique du territoire.

Situé en continuité directe du tissu urbanisé, l'aménagement du site porte une ambition forte en termes de connexion avec les quartiers environnants pour faire couture dans un secteur fragmenté. Les futurs bâtiments d'activités sur le lot D6 répondent également à un enjeu d'insertion dans le tissu urbain avec un besoin de mixité fonctionnelle.

L'aménagement du site répond également à des enjeux en matière d'aménagement paysager en intégrant des préconisations destinées à préserver la trame verte existante et ainsi conforter le maintien du corridor écologique avec le Parc des Loges. La préservation de la trame verte participera également à la valorisation paysagère du site par le maintien d'une ambiance végétale en dehors de l'emprise des bâtiments, le traitement des limites et le maintien du merlon paysager le long de la voie ferrée.

Au regard de la programmation du projet, la présente étude entrée de ville entend fixer une règle de recul différente des 75 mètres imposés actuellement en compatibilité avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité ainsi que de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages par le projet.

Au regard de la programmation du projet, la bande d'inconstructibilité est supprimée sur le lot D6.

Plan masse définitif de la ZAC 2021 – Ateliers 2/3/4

04 LA ZAC LES HORIZONS DANS LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE DU PLU DE LA COMMUNE D'EVRY-COURCOURONNES

Un projet défini dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) et qui fait l'objet d'une zone spécifique dans le règlement du PLU d'Evry-Courcouronnes (UB3).

La présente étude « Entrée de ville » vient justifier que les règles inscrites au PLU, notamment l'OAP sectorielle Horizons – Canal Europe et au règlement, et les principes développés par l'opération d'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté Les Horizons, sont conformes à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

- **Nuisances**

L'OAP sectorielle « Horizons – Canal Europe » précise que les « *Les façades des bâtiments implantés le long de la RN449 et du boulevard de l'Europe respecteront un léger retrait de façon à permettre la création d'un écran végétal. Les bâtiments des lots D5 à D6, le long du boulevard de l'Europe respecteront un retrait de 4 mètres.. Sur ces lots, le jeu de désaxement permet de protéger les usagers contre les nuisances induites par la proximité avec la sortie de l'échangeur.* »

L'OAP se donne aussi pour ambition « d'atténuer la présence des infrastructures routières et ferroviaires : notamment par la conservation d'une bande paysagère le long de la voie ferrée précisée également dans le règlement graphique au travers d'une prescription graphique « Espace Paysager à Protéger » afin d'assurer la préversion des boisements du merlon boisé le long de la ligne du RER D.

Cette orientation prend en compte l'objectif du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU qui vise à « *Limiter réduire l'exposition de la population et des usagers aux nuisances sonores et aux polluants atmosphériques à proximité des axes de transport linéaires et les prendre en compte lors de nouvelles opérations d'aménagement.* »

- **Qualité de l'urbanisme et des paysages**

Le règlement écrit prescrit des règles en faveur du traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis en instaurant un coefficient de biotope : « Le coefficient de biotope par surface minimal est fixé à 30 % de la superficie totale de l'unité foncière dont un minimum de 20% d'espaces de pleine terre. »

Les marges laissées libres par rapport à l'alignement, aux limites séparatives, ou entre clôture sur rue et dispositifs de sécurité doivent être végétalisées.

Les projets de constructions devront être étudiés dans le sens d'une conservation maximale des plantations existantes. Les plantations incluront trois strates (herbacée, arbustive et arborée), avec des essences locales et adaptées aux conditions climatiques, favorables aux pollinisateurs. »

L'OAP apporte des orientations complémentaires sur l'insertion urbaine des futurs bâtiments en lien avec la programmation envisagée :

- **« Limiter l'impact visuel du stationnement dans l'espace public :** l'intégrer par l'alternance entre espaces de stationnement et éléments paysagers urbains (bosquets...) »
- « **Favoriser les jeux de toitures entre les typologies bâties pour rythmer le paysage urbain** »

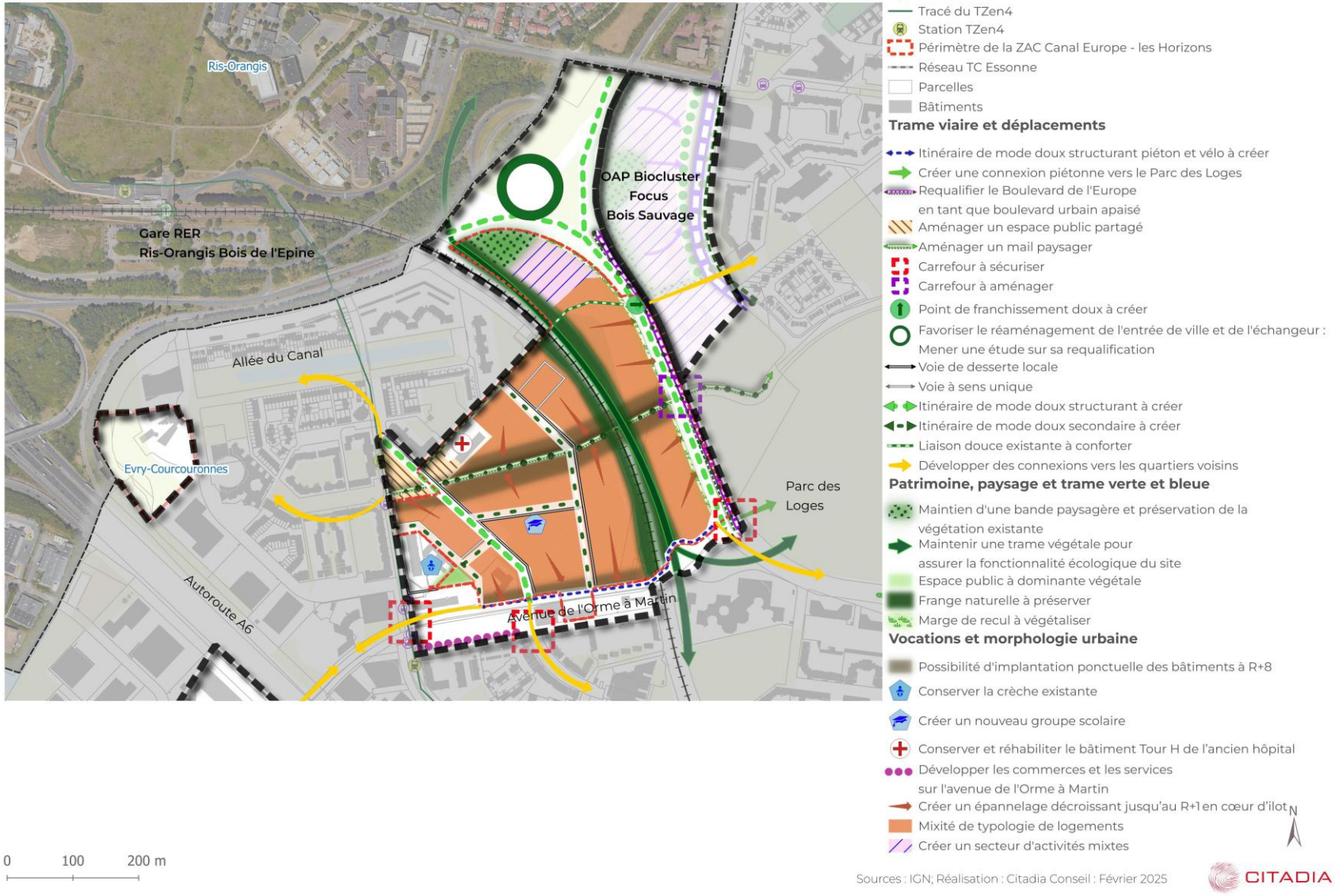
- **Qualité architecturale**

La qualité architecturale sur le secteur d'étude se décline en plusieurs orientations. L'OAP précise les modalités de gestion des hauteurs sur le secteur en lien avec le plan masse. Il s'agit, à proximité de l'échangeur de la RN449 et le long de la RD 91 de favoriser un épannelage dégressif depuis les voies vers les cœurs d'îlots afin de favoriser une taille des bâtiments respectueuse de son environnement bâti et de tenir compte de la forme du merlon et de son boisement.

Le règlement de la zone UB3 du PLU définit des prescriptions en ce qui concerne la qualité architecturale des futures constructions destinées à limiter la visibilité des ouvrages et édicules techniques depuis les voies et les espaces publics, à favoriser la végétalisation des toitures et des règles destinées à assurer un traitement qualitatif des façades (éléments de modénature, intégration de principes destinés à favoriser la descente des eaux pluviales).

04 LA ZAC LES HORIZONS DANS LE DISPOSITIF REGLEMENTAIRE DU PLU DE LA COMMUNE D'EVRY-COURCOURONNES

OAP sectorielle : Horizons - Canal Europe



OAP sectorielle : Horizons – Canal Europe

CITADIA CONSEIL

www.citadia.com