



ÉTUDE JUSTIFICATIVE AU TITRE DE L'ARTICLE L111-8 DU CODE DE L'URBANISME (ENTREE DE VILLE), DITE « DOSSIER LOI BARNIER »

OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT BOIS BRIARD

ÉVRY-COURCOURONNES

Mars 2024



MAÎTRE D'OUVRAGE

RAISON SOCIALE

COORDONNÉES

INTERLOCUTEUR

SPLA-IN PORTE SUD GRAND PARIS

52 Boulevard de l'Yerres
91030
Evry Courcouronnes Cedex

Mme Caroline Spielvogel
Tél : 01 60 87 40 16
E-mail :
caroline.spielvogel@grandparisamenagement.fr

SCE

COORDONNÉES

INTERLOCUTEUR

9 – 11 boulevard du Général de Gaulle
92120 MONTROUGE
Tél. 01.55.58.13.20
Fax. 01.55.58.13.21
Mél. paris@sce.fr

M. Geoffroy DODEUX »
Tél. 01.55.58.13.25
Mél. geoffroy.dodeux@sce.fr

RAPPORT

TITRE

NOMBRE DE PAGES

OFFRE DE RÉFÉRENCE

N° COMMANDE

Étude justificative au titre de l'article L111-8 de code de l'urbanisme (entrée de ville), dite « dossier loi Barnier » -
Opération d'aménagement Bois Briard à Évry-Courcouronnes

44

Devis n°20001324

Commande n°20-00437

SIGNATAIRE

RÉFÉRENCE	DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
200413	24/07/2020	V1	Rédaction	LSR/CBI	GDO
200413	18/12/2020	V2	Rédaction	LSR/CBI	GDO
200413	01/03/2021	V3	Rédaction	LSR/CBI	GDO
200413	01/03/2021	V4	Finalisation	GDO	GDO
200413	18/05/2021	V5	Finalisation	GDO	GDO
200413	03/01/2022	V6	Finalisation	GDO/CBI	GDO
200413	01/04/2022	V7	Finalisation	GDO/CBI	GDO
200413	13/05/2022	V8	Finalisation	LSR	GDO
200413	30/01/2024	V9	Reprise	CGN	GDO
200413	19/03/2024	V10	Reprise	CGN	GDO

Table des matières

1. Contexte réglementaire de l'opération	6	5.1. Nuisances.....	31
2. Présentation du projet.....	8	5.2. Sécurité	32
2.1. Inscription du projet dans le PLU de Courcouronnes.....	8	5.3. Qualité architecturale	33
2.2. Description du projet.....	10	5.4. Qualité de l'urbanisme et des paysages.....	36
2.2.1. Contexte et enjeux de l'opération	10	5.5. Synthèse.....	41
2.2.1.1. Le réaménagement de l'ex-RN 446 en boulevard urbain	10		
2.2.1.2. Le Tram T12.....	12		
2.2.1.3. Un programme mixant logements, activités tertiaires et espaces de récréation	12		
2.2.1.4. Desserte	16		
3. Voie concernée par la réglementation entrée de ville : la RD 446	17		
3.1. Description de l'infrastructure	17		
3.2. Flux de circulations	18		
3.3. Statuts de la voie	18		
4. État des lieux du site d'implantation	20		
4.1. Occupation du sol	20		
4.2. Desserte et accès	20		
4.3. Contexte environnemental	21		
4.4. Paysage et perceptions.....	22		
4.4.1. Contexte paysager	22		
4.4.2. Perceptions depuis la RD et ses abords	23		
4.5. Nuisances	29		
4.6. Sécurité	30		
4.7. Synthèse de l'état des lieux et projet urbain.....	30		
5. Enjeux, objectifs, recommandations et prescriptions du PLU	31		

Table des figures

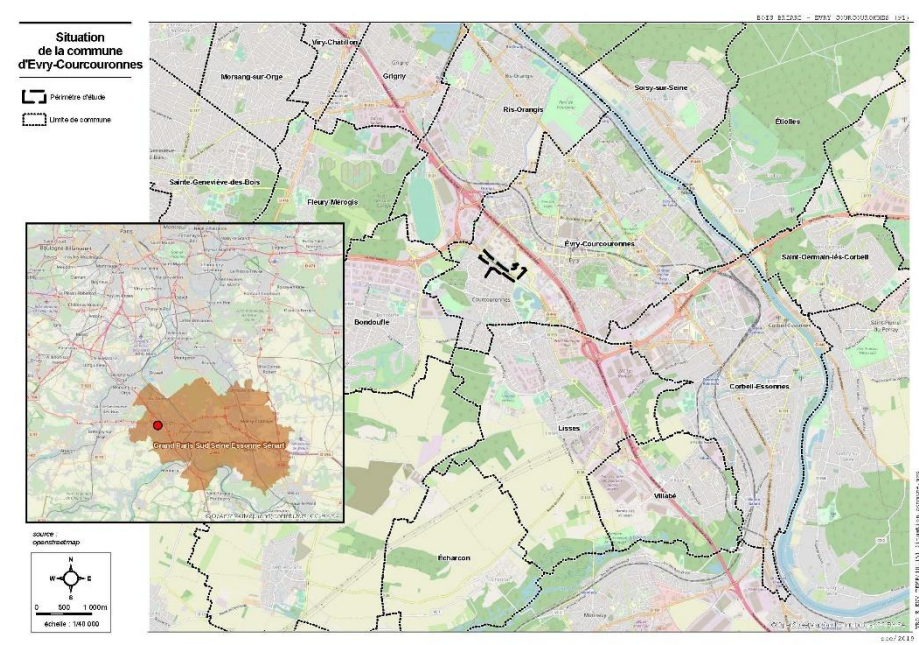
Figure 1 : Situation de la commune d'Évry-Courcouronnes et du projet	6	Figure 25 - Vue n°1 du rond-point du Traité de Rome	24
Figure 2 : Bande inconstructible de la RD446	6	Figure 26 - Vue n°2 à la sortie du rond-point du Traité de Rome	24
Figure 3 : Localisation du projet	7	Figure 27 - Vue n°3 en début de séquence	25
Figure 4 : Carte du PADD en vigueur	8	Figure 28 - Vue n°4 près du canal	25
Figure 5 : Cartographie de l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard au PLU après mise en compatibilité	9	Figure 29 - Vue n°5 plus vers l'est de l'ex-RN 446	25
Figure 6 : Extrait du zonage du PLU en vigueur	10	Figure 30 - Vue n°6 du coude de l'ex-RN 446	26
Figure 7 : Plan masse de la restructuration viaire de l'ex-RN446 au stade AVP	11	Figure 31 : Vue n°7 de la Ferme du Bois Briard	26
Figure 8 : Carte du contexte du projet	11	Figure 32 - Vue n°8 des emprises libres pour le T12 Express	26
Figure 9 : Carte du tracé du Tram T12	12	Figure 33 - Vue n°9 du carrefour Delouvrier	27
Figure 10 - Inscription du projet dans son contexte	13	Figure 34 - Vue n°10 depuis l'avenue Delouvrier	27
Figure 11 - Plan masse	13	Figure 35 - Vue n°11 vers Évry Centre	28
Figure 12 : Vue du projet depuis le Boulevard	14	Figure 36 - Carte isophone H=2m Période JOUR 6h-22h (haut) et Période NUIT 22h-6h (bas) ...	29
Figure 13 : Les déplacements à travers le nouveau quartier	15	Figure 37 - TMD par canalisations	30
Figure 14 - Plan masse indicatif de l'opération avec hauteurs des bâtiments	15	Figure 38 - Carte isophone État futur JOUR 6h-22h (haut) et NUIT 22h-6h (bas)	31
Figure 15 - Création d'un réseau de cheminements	16	Figure 39 - Plan d'implantation des bâtiments	32
Figure 16 - Structure du réseau viaire	17	Figure 40 - Plan d'implantation des bâtiments par rapport à la canalisation de transport de gaz ..	33
Figure 17 : Prises de vue du secteur « Bois-Briard »	17	Figure 41 - Esquisses des visuels du projet – vue depuis l'entrée de l'allée de la Petite Reine	34
Figure 18 : Trafic Moyen Journalier Annuel de la RD446	18	Figure 42 - Esquisses des visuels du projet - traversée de la nouvelle allée de la petite Reine	34
Figure 19 - Bande inconstructible de la RD446	18	Figure 43 - Esquisses des visuels du projet - renforcement du boisement existant par des plantations et traversées douces	35
Figure 20 : Catégories sonores des infrastructures de transports terrestres au niveau du site d'étude	19	Figure 44 - Illustration des prescriptions architecturales	35
Figure 21 - Carte de l'occupation du sol	20	Figure 45 - Extrait du plan de zonage au droit du site en projet	36
Figure 22 - Carte de la typologie des cheminements sur le site en projet	20	Figure 46 - Exemples d'intégration du projet au merlon boisé au niveau du lots B2	39
Figure 23 - Vue de l'ex-RN 446 en contrebas du merlon	23	Figure 47 - Plan des espaces publics	39
Figure 24 - Carte de la topographie du site en projet	23	Figure 48 - Plan des espaces extérieurs privés	40
		Figure 49 - Carte de la bande inconstructible avant et après la MEC	41
		Figure 50 - Carte de l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard – Avant mise en compatibilité	42

Figure 51 - Carte de l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard – Après mise en compatibilité 43

1. Contexte réglementaire de l'opération

La SPLA-IN « Porte Sud du Grand Paris » est maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement « Bois Briard » à Évry-Courcouronnes, concédée par la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart. Cette opération, rendue possible par la restructuration des boulevards Monnet et Schuman en boulevard urbain, est soumise à Permis d'Aménager et à étude d'impact (code de l'environnement). L'opération d'aménagement prévoit la construction de logements et de locaux d'activités tertiaires. Ce projet de constructions sera accompagné d'aménagements paysagers, de cheminements et d'espaces publics. **Cette opération doit accompagner l'arrivée du Tram T12 sur le territoire : l'objectif principal est de construire des logements et activités au plus proche des accès aux transports en commun.**

Figure 1 : Situation de la commune d'Évry-Courcouronnes et du projet

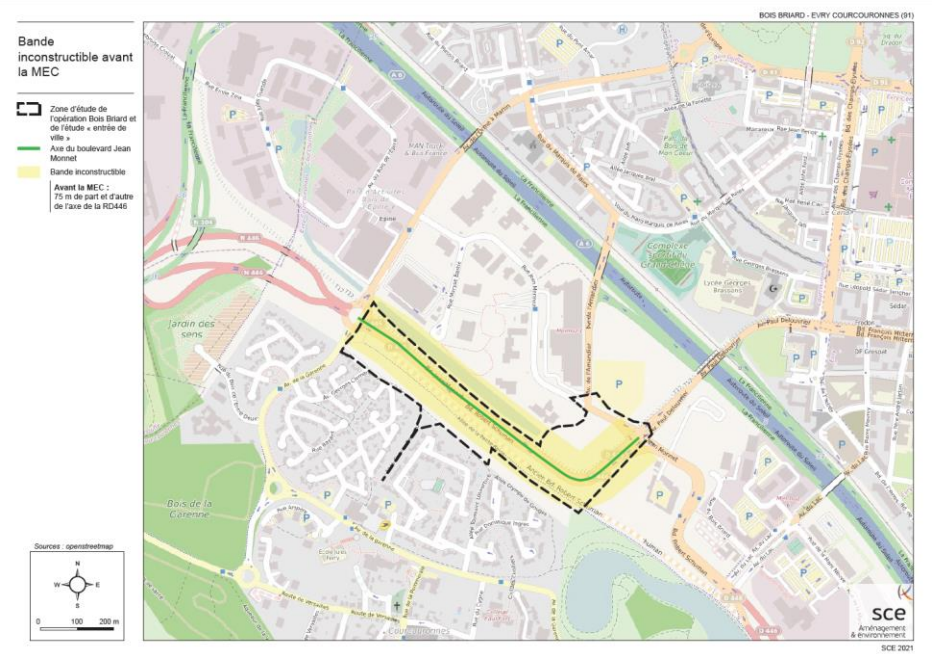


Source : SCE, 2020

L'opération se localise à proximité immédiate de la RD 446, qui bien que transformée en boulevard urbain, figure toujours sur la liste des routes à grande circulation du décret 2010-578 du 31 mai 2010.

La loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite loi Barnier, a introduit au sein du Code de l'Urbanisme au travers de l'article L111-6, **l'interdiction de construire en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation**. L'article L111-7 du code de l'urbanisme prévoit des exceptions pour un certain nombre de constructions ou d'installation, mais le projet d'aménagement de Bois Briard n'est pas concerné par ces exceptions. **Ainsi, le site actuellement en renouvellement et situé en entrée de ville est considéré en dehors des espaces urbanisés de la commune, la marge d'inconstructibilité de 75 mètres s'applique.**

Figure 2 : Bande inconstructible de la RD446



Source : SCE, 2020

Néanmoins, le code de l'urbanisme dans son article L111-8, 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'implantation 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 paysages. »*

Le présent dossier constitue cette étude dérogatoire à la Loi Barnier. Il présente dans un premier temps les caractéristiques du projet envisagé et du site sur lequel il s'implante. Il présente ensuite les enjeux du projet d'un point de vue sonore, qualité de l'air, sécurité routière, qualité architecturale et urbanistique, qualité paysagère et patrimoniale. Et enfin, il justifie que les règles édictées par le PLU malgré la suppression de la marge de recul prend en considération ses sensibilités et permet d'en limiter les impacts.

A noter que cette étude Loi Barnier sera intégrée au PLU de Courcouronnes dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet. Cette mise en compatibilité consiste en :

- l'intégration de la présente étude Loi Barnier permettant de déroger au principe d'inconstructibilité le long de l'axe de la R 446 qui sera annexée au rapport de présentation du PLU
- l'adaptation à la marge de l'OAP n°2 – secteur 446 Bois-Briard
- l'adaptation du règlement de la zone UP concernant la règle de hauteur des constructions
- la suppression de l'emplacement réservé lié au tracé du Tram T12.

A noter : en 2014, dans ce qui est aujourd'hui le périmètre de l'opération Bois Briard, l'emprise de la route 446 qui était nationale est devenue communale. Ainsi, cette portion de la route 446 est une ex-RN.

Figure 3 : Localisation du projet



Source : site web Evry-Courcouronnes

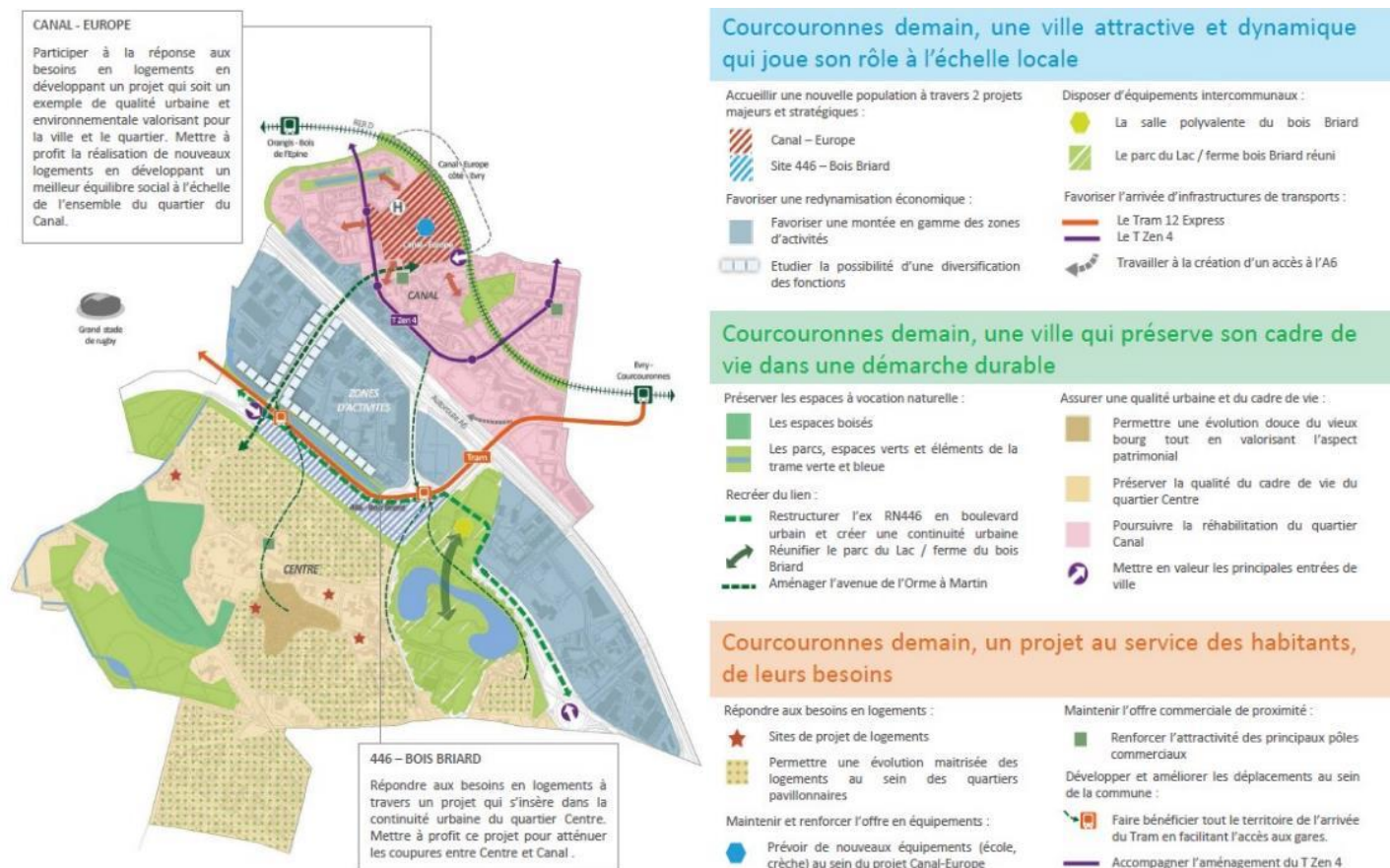
2. Présentation du projet

2.1. Inscription du projet dans le PLU de Courcouronnes

L'opération d'aménagement Bois Briard s'inscrit dans le PADD, les OAP et le règlement du PLU actuellement en vigueur au droit de la commune déléguée de Courcouronnes, approuvé le 22 juin 2017.

En effet, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) porte « une logique de développement qui se traduira par la réalisation de deux grands projets : le nouveau quartier Canal Europe, et le nouveau quartier RD446/Bois Briard » (cf. rapport de présentation du PLU). Le site 446 – Bois Briard est ainsi représenté sur la carte du PADD, avec pour vocations de « répondre aux besoins en logements à travers un projet qui s'insère dans la continuité urbaine du quartier Centre » et de « mettre à profit ce projet pour atténuer les coupures entre Centre et Canal ».

Figure 4 : Carte du PADD en vigueur



Source : PLU Courcouronnes, 2017

Cette double vocation se traduit également dans l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard.

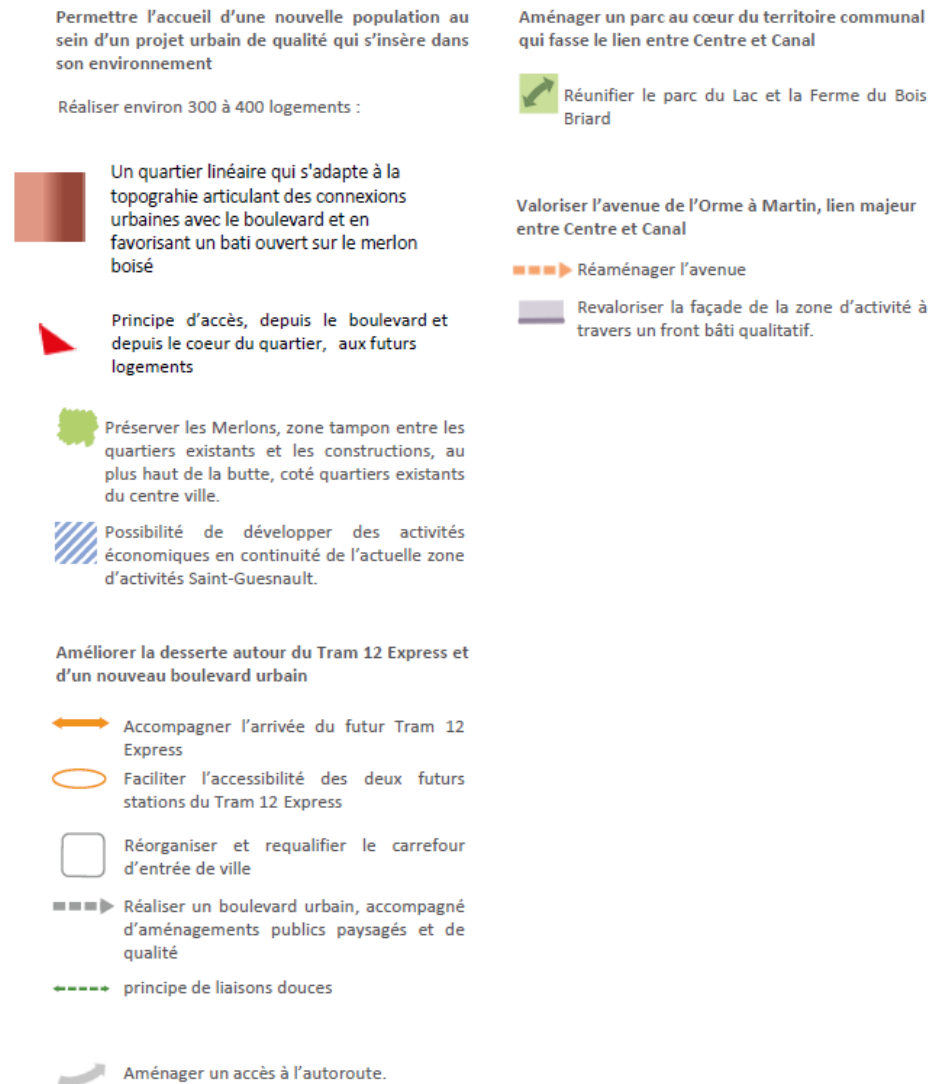
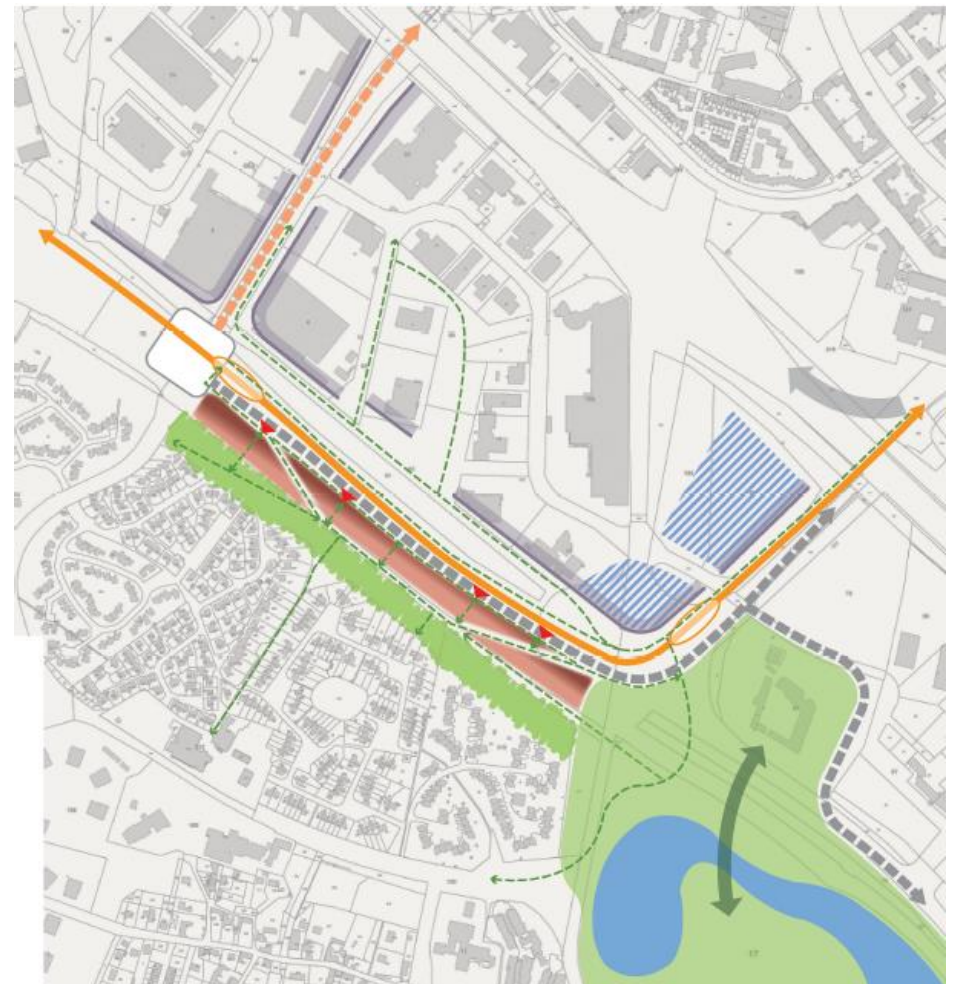


Figure 5 : Cartographie de l'OAPn°2 Secteur 446 – Bois Briard au PLU après mise en compatibilité



Source : PLU Courcouronnes, après mise en compatibilité 2021

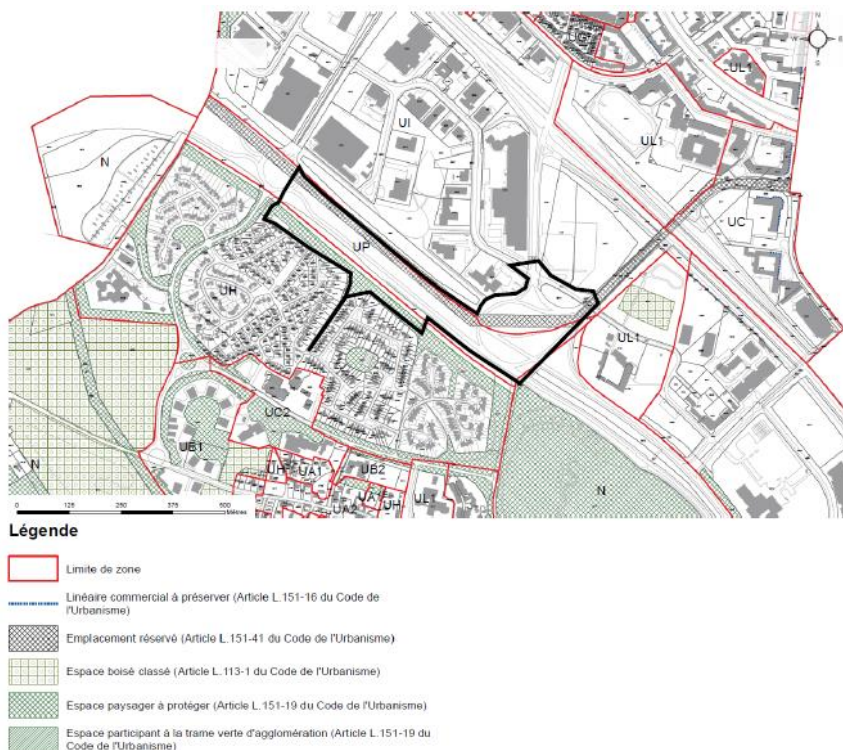
L'opération vient répondre à un besoin en logements identifié au PLU, notamment au regard de la tendance à la diminution du nombre de personnes par logement et de

l'objectif démographique visé dans le PADD de +18 000 habitants. **Ces objectifs justifient ainsi l'intérêt général de l'opération d'aménagement Bois Briard.**

Enfin, le projet est également prévu au règlement, qui inscrit le site dans les zonages suivants :

- ▶ **UP** : zone correspondant au **site de projet 446-Bois Briard**, qui accompagne le réaménagement de la RD446 et l'arrivée du T12 Express ;
- ▶ **UH** : zone correspondant aux **quartiers pavillonnaires du Centre** ;
- ▶ **UI** : zone correspondant aux **secteurs d'activités économiques**.

Figure 6 : Extrait du zonage du PLU en vigueur



Source : PLU Courcouronnes, 2017

2.2. Description du projet

2.2.1. Contexte et enjeux de l'opération

Deux éléments majeurs sont à l'origine du projet Bois-Briard :

- ▶ **Le réaménagement de l'ex-RN 446 en boulevard urbain** : une part importante de l'espace initialement occupé par de la voirie et des délaissés routiers a été libérée à partir de 2018, ce qui constitue un foncier réutilisable pour l'accueil de nouvelles fonctions.
- ▶ La mise en service du **Tram T12** et l'aménagement d'une voie verte dédiée aux piétons et aux cycles.

A noter, en amont de ces transformations, la ferme du Bois Briard, qui jouxte le site de projet, a été rénovée pour accueillir l'École Départementale de Théâtre (EDT), la Classe Préparatoire Arts Visuels de l'agglomération, et récemment la salle multiculturelle Decauville ainsi que l'école de musique Didier Lockwood.

2.2.1.1. Le réaménagement de l'ex-RN 446 en boulevard urbain

Le secteur « Bois Briard » a fait l'objet de nombreuses transformations qui visent à donner une nouvelle urbanité au secteur marqué par des infrastructures vectrices de coupure et d'enclavement.

Sa localisation, dans le prolongement du centre-ville d'Évry-Courcouronnes (rive ouest), à l'articulation des quartiers de Canal-Europe, du Centre urbain, des Aunettes et de l'ancien hippodrome de Ris-Orangis en fait un enjeu stratégique de développement urbain à l'échelle du territoire communautaire.

En 2013-2014, Grand Paris Sud a confié à l'agence Richez Associés l'élaboration de la restructuration viaire des boulevards Monnet et Schuman (ex RN 446) en vue de créer un projet urbain ambitieux.

Les travaux réalisés en 2018 ont permis l'insertion du Tram T12 et la connexion de la Ferme du Bois Briard avec le Parc du Lac. Ils ont également vocation à rendre possible la création d'un nouveau cœur urbain et paysager comprenant des programmes

immobiliers résidentiels et tertiaires et qui participera du renouveau du centre de l'agglomération.

Ce projet a redéfini le tronçon de la RD446 le long du canal en faisant un boulevard qui intègre un nouveau front urbain. Son dessin a été conditionné par le Tram T12 d'un côté et par les nouvelles relations qui seront créées avec les futures constructions du secteur de l'autre.

Figure 7 : Plan masse de la restructuration viaire de l'ex-RN446 au stade AVP

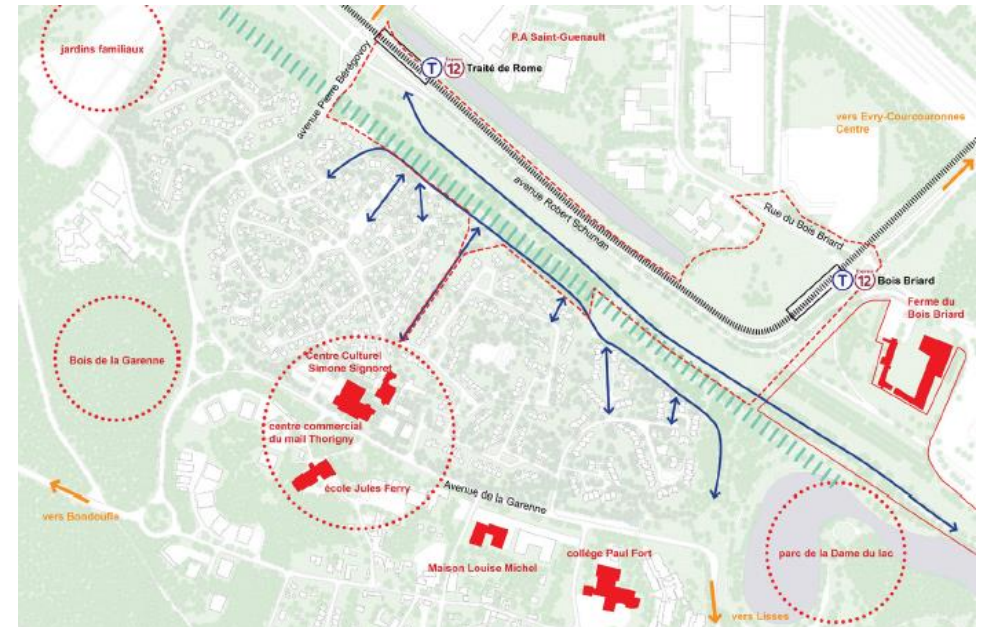


Source : Agglo Évry Centre Essonne

Cette restructuration viaire est arrivée à son terme. La Communauté d'agglomération affirme sa volonté d'aménager ce secteur, dans la poursuite des objectifs suivants :

- ▶ Prolonger le centre-ville : construire un quartier de densité intermédiaire s'inscrivant dans une démarche qualitative et environnementale.
- ▶ Valoriser le paysage : créer un espace de respiration et de rencontre apaisée, créer différents modes de déplacements.
- ▶ Accueillir de nouveaux habitants et diversifier l'offre de logements : proposer une offre attractive, destinées en priorité à de jeunes ménages.
- ▶ Développer des activités économiques en continuité des zones existantes, saisir l'opportunité de l'arrivée du T12 Express.

Figure 8 : Carte du contexte du projet



Source : SATHY - LALU - MAGEO

2.2.1.2. Le Tram T12

Le Tram T12 relie la gare de Massy-Palaiseau à la gare d'Évry-Courcouronnes en près de 40 minutes, sans correspondance, avec une fréquence de 10 min en heures de pointe. Il dessert 16 stations, dont « Traité de Rome » et « Bois Briard » au droit du projet d'aménagement Bois Briard.

Construire des logements et activités au plus proche de ces accès aux transports en commun représente un enjeu fort. Cela doit s'accompagner d'un travail sur les cheminements et accès, tel que le prévoit l'opération d'aménagement, pour relier l'ensemble des quartiers entre eux et aux transports en commun.

Figure 9 : Carte du tracé du Tram T12



Source : Grand Paris Sud

2.2.1.3. Un programme mixant logements, activités tertiaires et espaces de récréation

Le projet du futur quartier Bois Briard

Le projet, rendu possible par la restructuration des boulevards Jean Monnet et Robert Schumann dans la perspective de l'arrivée du Tram T12, permettra une amélioration du cadre de vie en termes de mobilité et de valorisation du quartier.

Le programme répond à une triple ambition :

- **Préserver** : préserver le merlon en bordure du boulevard et son couvert arboré et implanter le bâti en retrait afin de limiter les nuisances sonores et créer un paysage végétal
- **Traverser** : compléter le maillage des chemins à travers le merlon pour connecter le centre de Courcouronnes aux futures stations de Tram
- **Habiter** : Implanter le bâti dans un souci de porosité et se décoller du boulevard urbain pour ouvrir des vues vers le lointain et vers le boisement.

La programmation du site prévoit la création de 346 logements, soit 25 937 m² SDP, sur le merlon qui longe le boulevard urbain, et un lot tertiaire de 20 000 m² SDP dans le prolongement du parc d'activités Saint-Guénault.

- Le projet comprend 5 lots de logements. Les lots A à E organisent le logement, collectif et intermédiaire, sur le merlon le long du boulevard

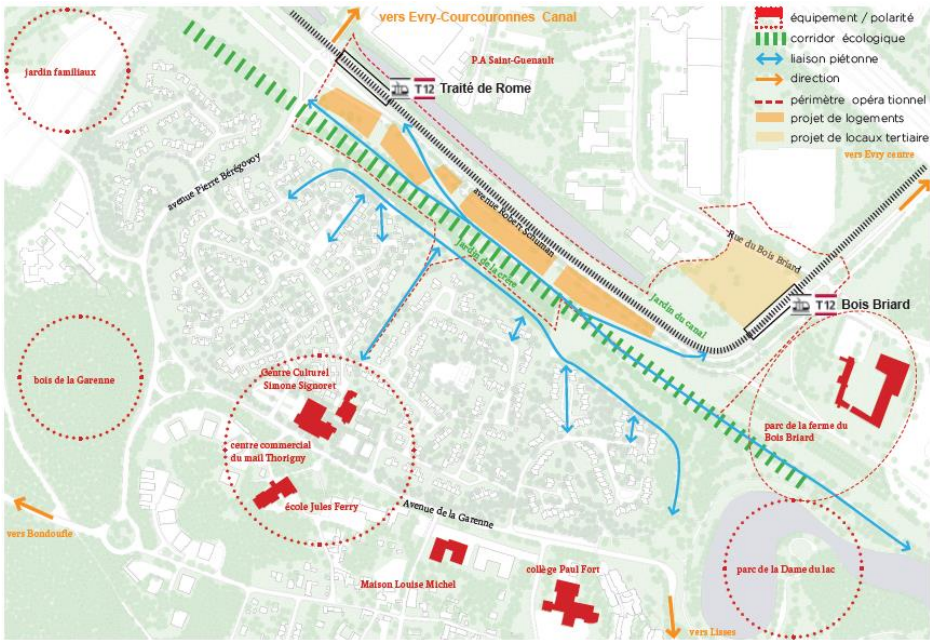
L'implantation du bâti au sein du projet est variée avec certains bâtiments qui seront parallèles au boulevard Robert Schumann et d'autres qui seront alignés sur la nouvelle allée de la petite reine. Cette implantation permet la mise à distance des façades avec le boulevard.

L'implantation du bâti se fait selon un principe de percée visuelle pour chaque lot, avec le découpage du bâti en deux ou trois unités, reliées ou non par un niveau de RDC. Cette partie du projet fait l'objet d'une demande de permis d'aménager déposée dans la même temporalité que la présente Déclaration de Projet.

- Le projet comprend également le lot T qui accueillera un programme tertiaire au pied de l'arrêt « Bois Briard » du Tram T12.

En parallèle, un nouveau parc paysager sera aménagé par la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud, pour créer un lien entre la Ferme du Bois Briard et le parc du Lac existant, mettant ainsi en valeur la ferme dans un environnement propice à la balade. L'objectif est de créer une continuation de l'eau, avec la présence du canal et du lac et de créer des espaces de détente, de repos et d'amusement (aires de jeux, boulodrome...).

Figure 10 - Inscription du projet dans son contexte



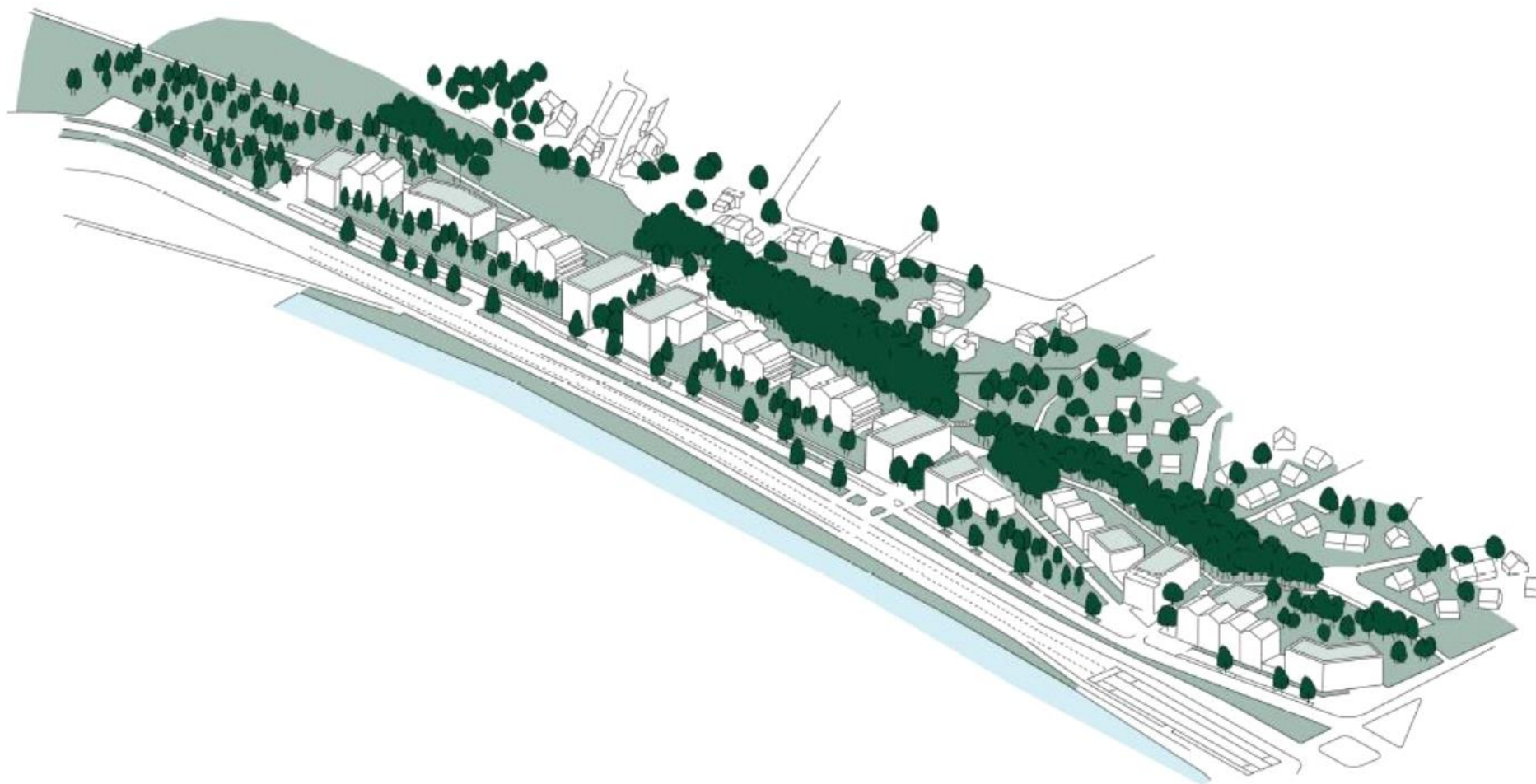
Source : SATHY - LALU – MAGEO

Figure 11 - Plan masse



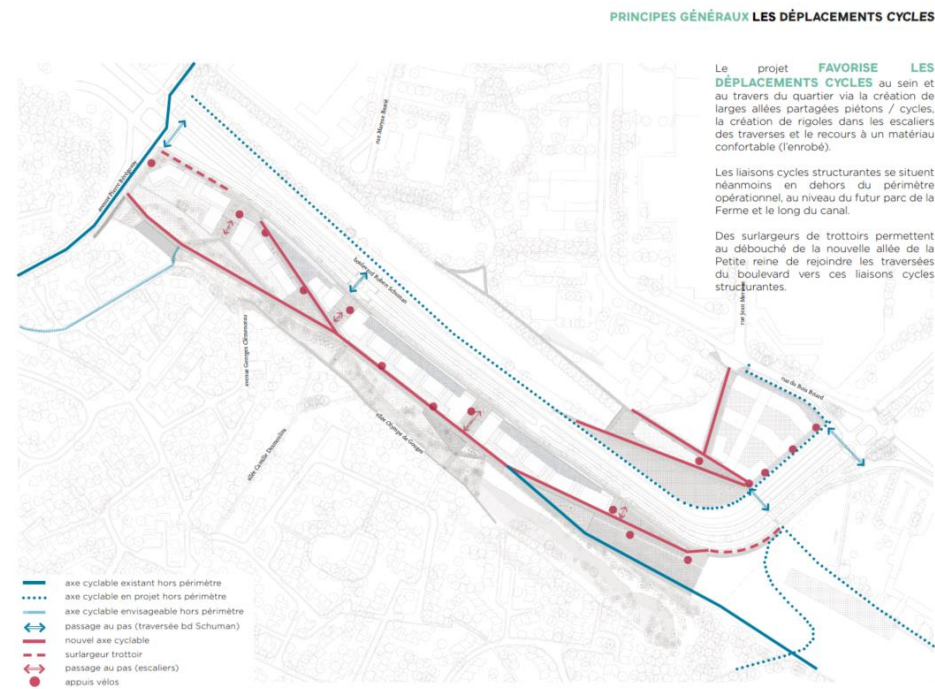
Source : SATHY - LALU – MAGEO

Figure 12 : Vue du projet depuis le Boulevard



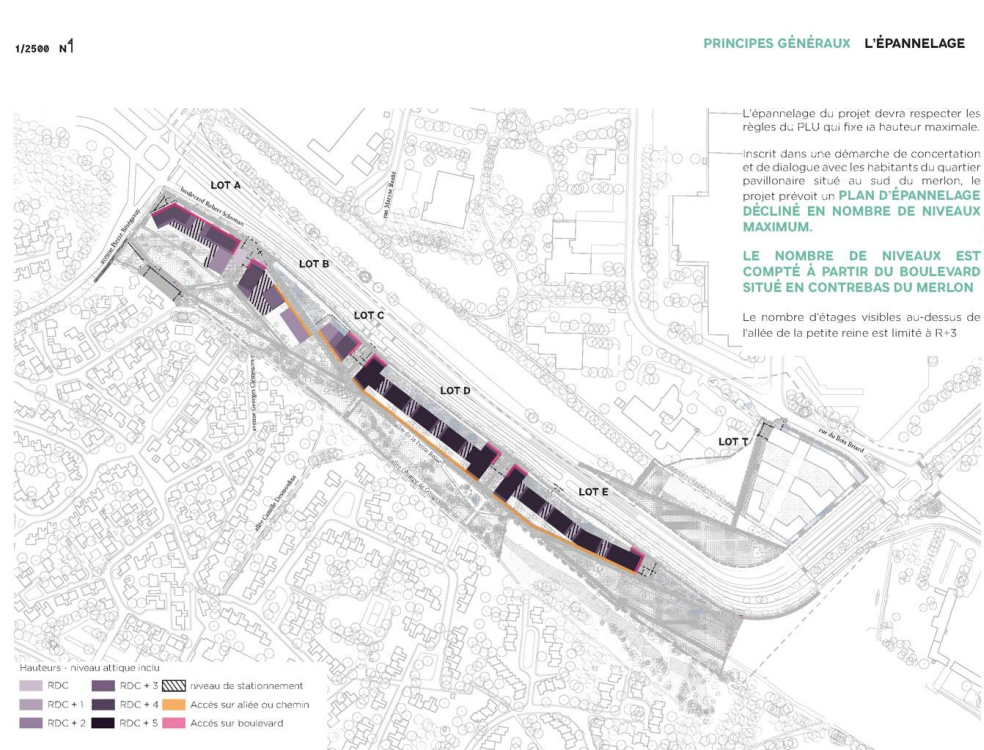
Source : SATHY - LALU – MAGEO

Figure 13 : Les déplacements à travers le nouveau quartier



Source : SATHY - LALU – MAGEO

Figure 14 - Plan masse indicatif de l'opération avec hauteurs des bâtiments



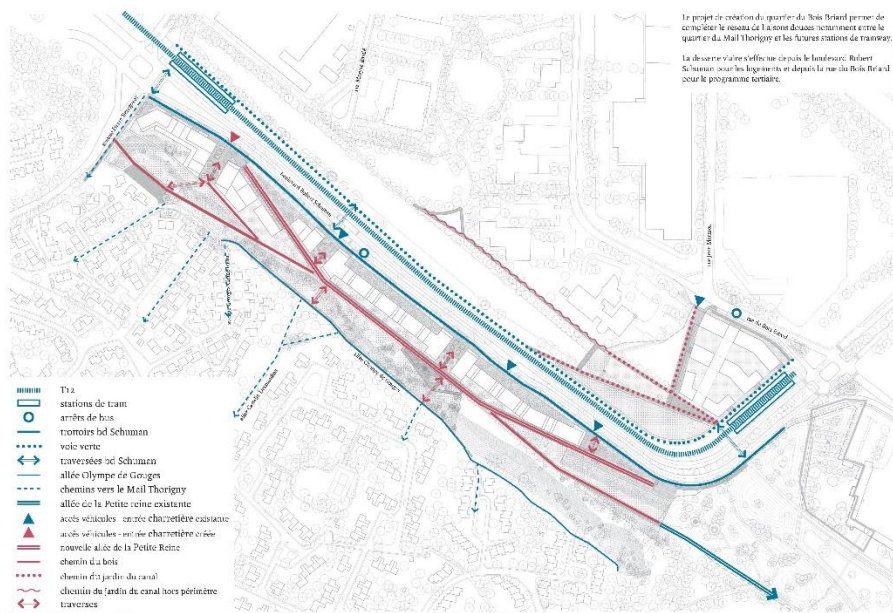
Source : Plan masse, Agence SATHY, juillet 2020

2.2.1.4. Desserte

Un des objectifs du projet est de fabriquer de nouveaux voisinages le long d'un réseau de chemins accessibles à tous. Ce réseau de chemins permet ainsi de franchir le merlon et de relier le quartier de Courcouronnes Centre aux stations du Tram T12. Il s'agit également de relier les logements existants et futurs aux différents espaces verts qui rythment le site, tels que le Parc du Lac, le futur Parc de la Ferme du Bois Briard ou encore le futur jardin de la crête.

L'allée de la petite reine, liaison douce structurante du site, sera réaménagée le long du merlon de manière à conserver les usages existants tout en permettant les nouvelles connexions évoquées ci-dessus.

Figure 15 - Création d'un réseau de cheminements



Source : Plan masse, Agence SATHY, juillet 2020

3. Voie concernée par la réglementation entrée de ville : la RD 446

3.1. Description de l'infrastructure

La RD446 traverse Courcouronnes parallèlement à l'A6, au sud de la Zone d'Activités Saint-Guénault. Cet axe structurant à l'échelle locale fait le lien entre la Francilienne et la RN7. Avant sa reconfiguration en 2018, cette voie connaissait un trafic de transit important du fait de sa localisation en bordure de ZA et de la structure du réseau (connectée à la RN104, à la RN7 et indirectement à l'A6). Ainsi, entre 2015 et 2019, un report de trafic de l'ordre de 30%, voire 40% par endroits (-820 UVP/h sur la RD446) a été observé depuis la reconfiguration.

Figure 16 - Structure du réseau viaire



Source : Diagnostic – Étude de circulation – Bois Briard à Évry-Courcouronnes, Arcadis, octobre 2019

Depuis décembre 2018, sur le secteur Bois Briard, elle a été reconfigurée en boulevard urbain. Cette voie est alors décomposée de la façon suivante :

- ▶ Le boulevard urbain : le dessin du boulevard a été conditionné par l'implantation du Tram T12. Les voies de circulation ont été calibrées à

2x2 voies de 6 m de large. Cette configuration permet le passage de camions ou de bus et favorise une régulation naturelle de la vitesse (limitée de 30 à 50 km/h). Un stationnement longitudinal trouve sa place le long de la voie sud, en alternance avec des massifs plantés. Un terre-plein central est aménagé sur l'ensemble du linéaire pour faciliter les traversées piétonnes.

- ▶ Carrefour Delouvrier : par ses proportions, sa configuration en croix et la présence du Tram T12, ce carrefour a un fonctionnement particulier. Des traversées sont prévues sur tous les côtés du carrefour avec des terre-pleins de mise en sécurité.
- ▶ Carrefour de l'avenue du Lac : ce carrefour en T à lui aussi un ilot central afin de bien gérer les flux de véhicules.
- ▶ Carrefour de la ferme du Bois Briard : sur ce carrefour, il n'y a pas de traversée piétonne. Les terre-pleins sont continus et ne permettent pas le franchissement des voies par les automobilistes.

Figure 17 : Prises de vue du secteur « Bois-Briard »



Source : SCE, février 2019

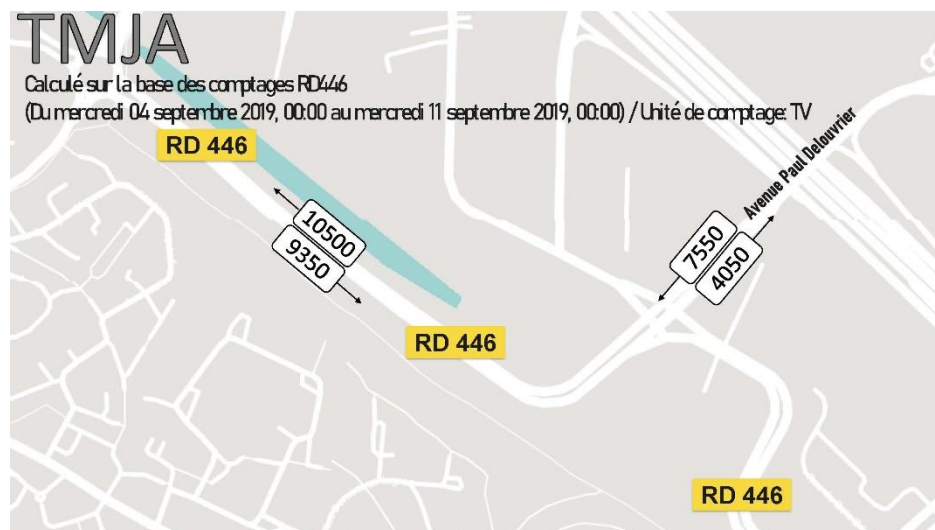
3.2. Flux de circulations

Selon l'étude de circulation réalisée par Arcadis en octobre 2019, le Trafic Moyen Journalier (TMJA) de la RD446 est de l'ordre de 19 850 véhicules/jour.

Le projet aura un faible impact sur le trafic général. De plus, par ses aménagements, le projet favorise les déplacements doux à travers :

- ▶ L'amélioration de l'accessibilité au quartier résidentiel derrière le merlon en créant de nouveaux cheminements piétons
- ▶ Le renforcement de l'allée de la « Petite Reine » comme une liaison douce praticable par les cycles et les piétons
- ▶ La création de places de stationnement vélos dans le bâti mais aussi sur les espaces publics à proximité

Figure 18 : Trafic Moyen Journalier Annuel de la RD446

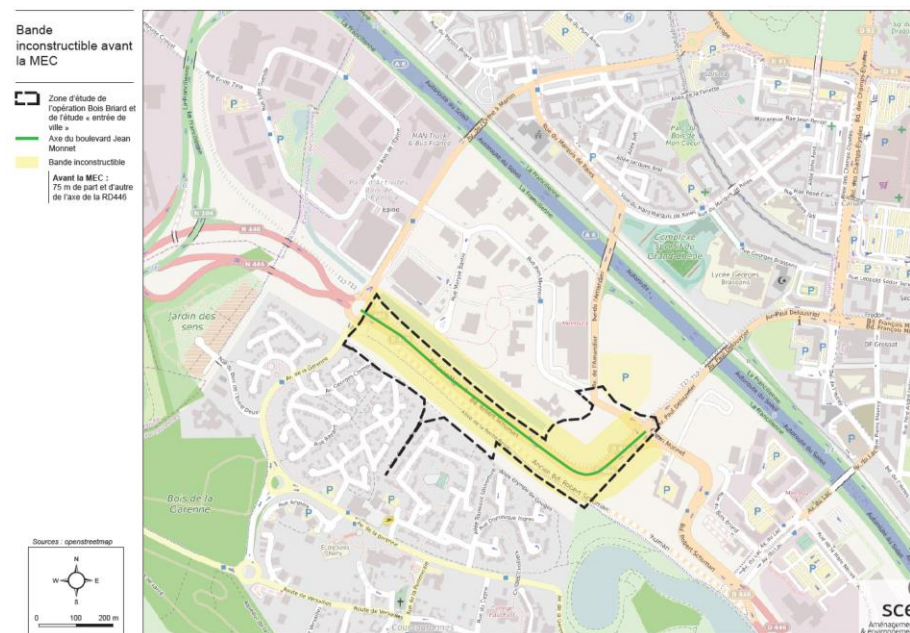


Source : Diagnostic – Étude de circulation – Bois Briard à Évry-Courcouronnes, Arcadis, octobre 2019

3.3. Statuts de la voie

La RD446 est **une voie classée à grande circulation** selon le décret 2010-578 du 31 mai 2010. Ainsi, **les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe de la voie.**

Figure 19 - Bande inconstructible de la RD446



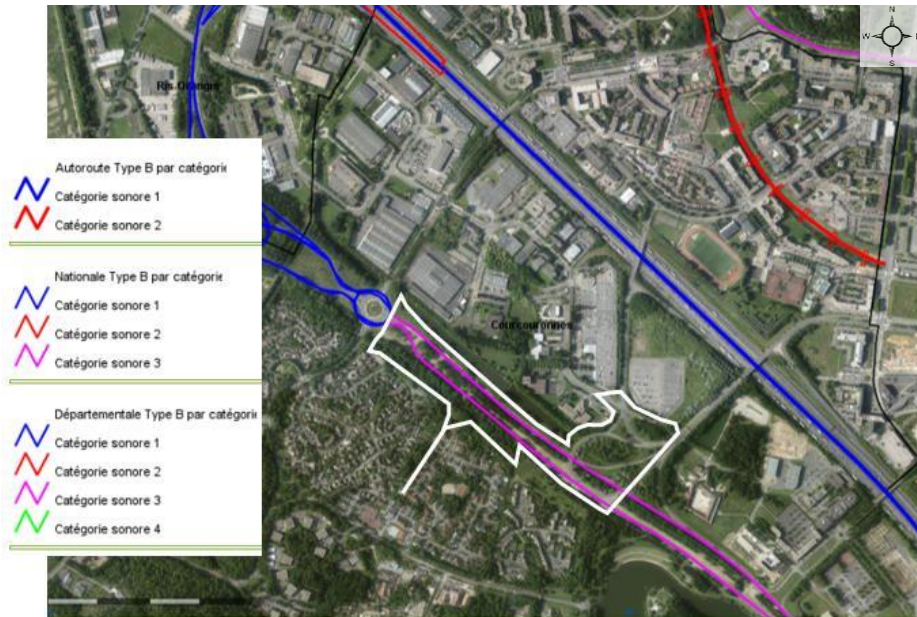
Source : SCE, 2020

La RD446 est également classée comme **infrastructure bruyante de catégorie 3**, induisant **une zone affectée par le bruit de 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie**.

La servitude d'urbanisme relative à la Loi Barnier (recul de 75 m) et les règles de construction issues de l'arrête du classement sonore de la voie (zone affectée sur 100 mètres) s'appliquent au projet.

Enfin, la RD446 est également concernée par **le risque lié au Transport de Matières Dangereuses (TMD) par voies routières**, induisant un certain risque pour la sécurité des riverains et usagers. Ce risque est toutefois limité, du fait du trafic relativement faible (environ 20 000 véhicules/jour) par rapport aux voies à proximité (la RN104 ou « Francilienne » autour de 90 000 véhicules/jour et l'A6 autour de 150 000 véhicules/jour).

Figure 20 : Catégories sonores des infrastructures de transports terrestres au niveau du site d'étude



Source : DDT91

4. État des lieux du site d'implantation

4.1. Occupation du sol

Le site est libre de toute construction. Il se caractérise d'abord par la RD446, les emprises libres au nord pour le futur T12 Express (chantier en cours depuis 2020, mise en service prévue en 2022/2023) et les délaissés de l'échangeur Delouvrier (notamment pour la future emprise tertiaire et le jardin du canal).

Le site se caractérise également par la présence d'un merlon boisé au sud de l'ex-RN 446. Il comprend des emprises libres pour les futures constructions du projet, l'allée de la Petite Reine qui le traverse d'est en ouest, un boisement et, en bas du merlon du côté du quartier pavillonnaire, l'allée Olympe de Gougues.

Figure 21 - Carte de l'occupation du sol



Source : IAU IDF, Cartoviz 2017

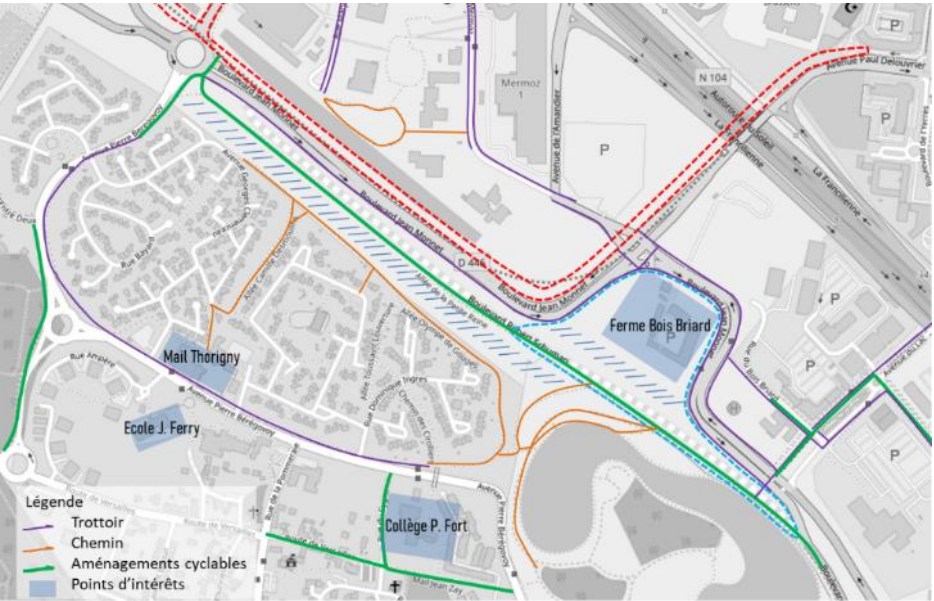
4.2. Desserte et accès

Le site est desservi par la RD446, dont le réaménagement récent a prévu les futurs accès au projet.

Les conditions de circulation des piétons ont été améliorées depuis le réaménagement de l'ex-RN 446, avec la création de trottoirs accessibles aux PMR le long du Boulevard. Le site est accessible via l'allée de la Petite Reine, depuis le rond-point du Traité de Rome à l'ouest et depuis le parc du Lac à l'est. Aucun chemin ne permet toutefois de traverser le merlon du nord au sud. L'allée Olympe de Gougues permet d'accéder au point bas du merlon du côté du quartier pavillonnaire. Cette allée rejoint l'avenue de la Garenne (ex avenue Pierre Beregovoy) à l'ouest. Quant à la future emprise tertiaire, elle est accessible via la rue Jean Mermoz (ex-rue du Bois Briard), reliée à la route 446 par le nouveau carrefour Delouvrier.

Le secteur du Bois Briard est un secteur difficilement accessible à la circulation vélo, en raison des aménagements de voiries « routier », hormis le long de l'allée de la Petite Reine.

Figure 22 - Carte de la typologie des cheminements sur le site en projet



ZAC Les Horizons

Etude entrée de ville

EVRY-COURCOURONNES (91)

MAI 2025



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

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 :

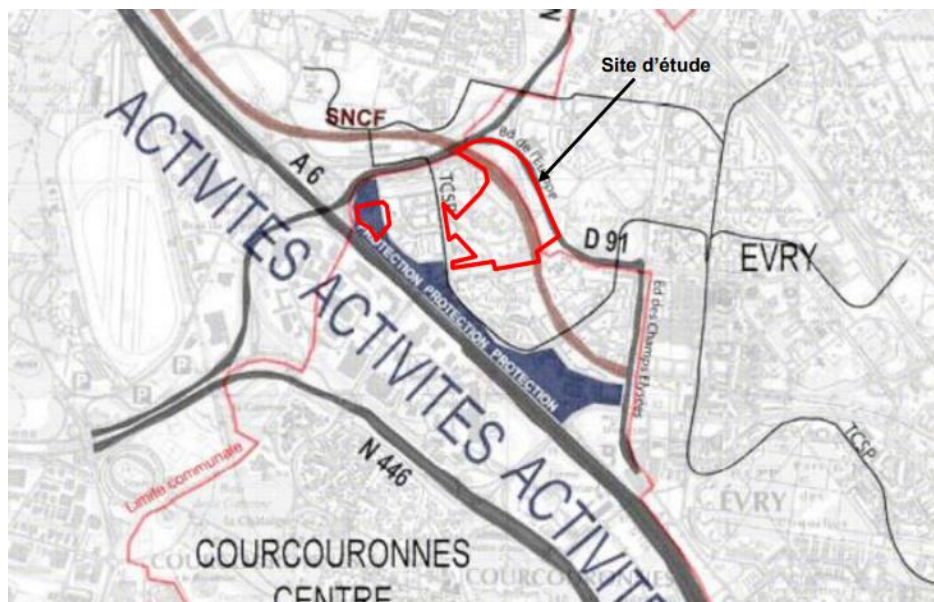
- Le site dit Van Gogh de 1,4 hectare pour accompagner la mutation du groupe scolaire et de ses environs.
- Deux emprises foncières privées : le bâtiment de l'Etablissement Français du Sang et l'Hôtel Stars.
- **La bande de terrain du croissant Evryen dite « d'entrée de ville »**, située le long du boulevard 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.

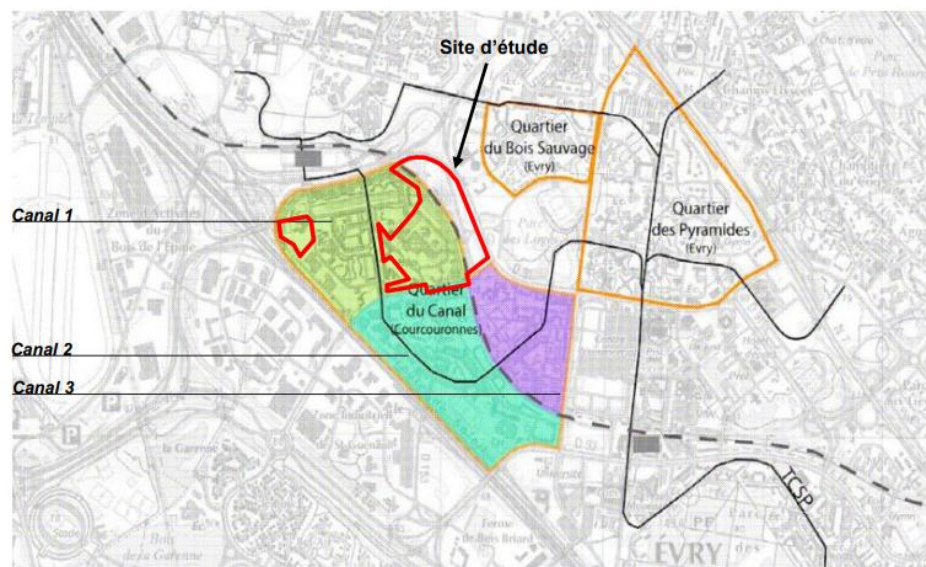


Bande d'inconstructibilité de 75 mètres de part et d'autre de la voirie engendrée par la proximité avec la RN 449 et impacts sur le projet.

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 ?

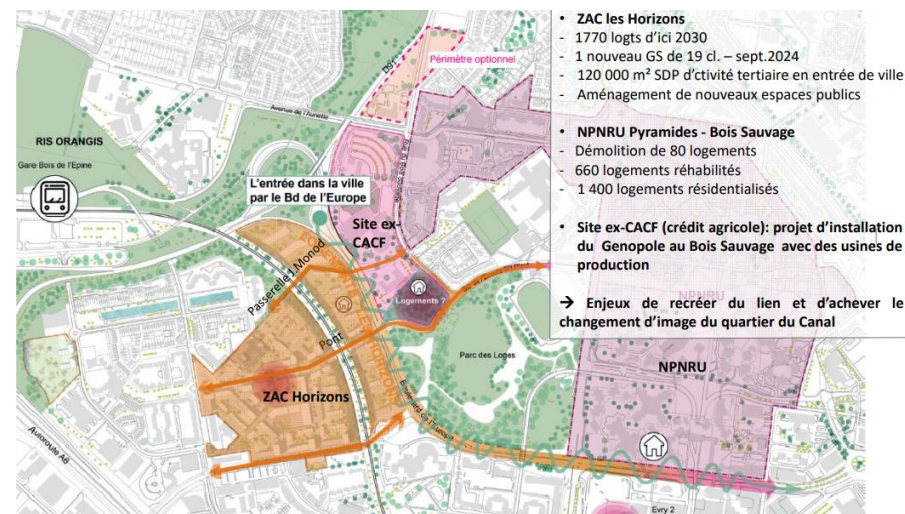
- Une organisation urbaine qui ne favorise pas le lien de proximité entre le secteur de projet et le reste de la ville.
- Une position au cœur de l'agglomération qui lui assure une desserte de qualité mais une présence d'infrastructures lourdes qui génèrent un effet d'isolement vis-à-vis des quartiers 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 .

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

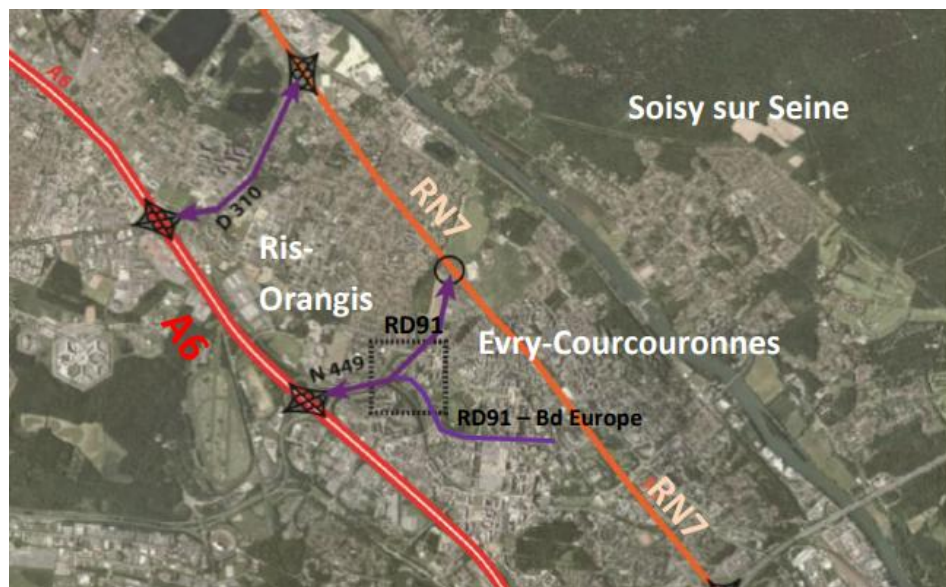
Que retenir ?

- Un positionnement stratégique en entrée de ville.
- Une des rives du projet qui permet l'accroche avec le contexte urbain environnant.
- Un secteur qui apparaît 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

Fonctionnement urbain, desserte et liaisons douces



Etude Ingérop - GPA



- 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).

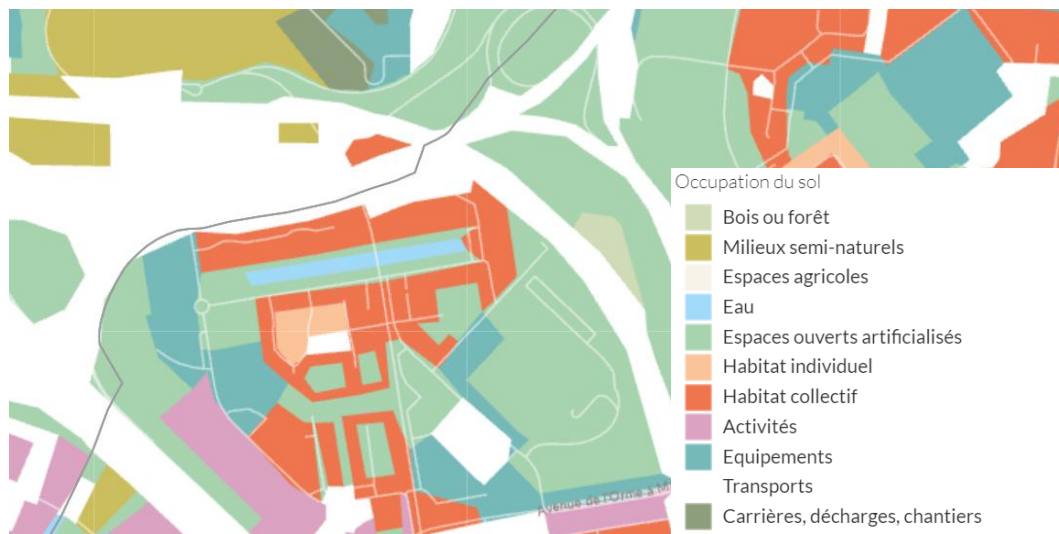
Le secteur est marqué par des sections de cheminements non revêtues et simplement stabilisées qui peuvent être réhabilitables pour certains usagers, surtout après des précipitations. Le site d'étude est également caractérisé par l'absence de connexions directes avec le secteur de Bois Sauvage, dans le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

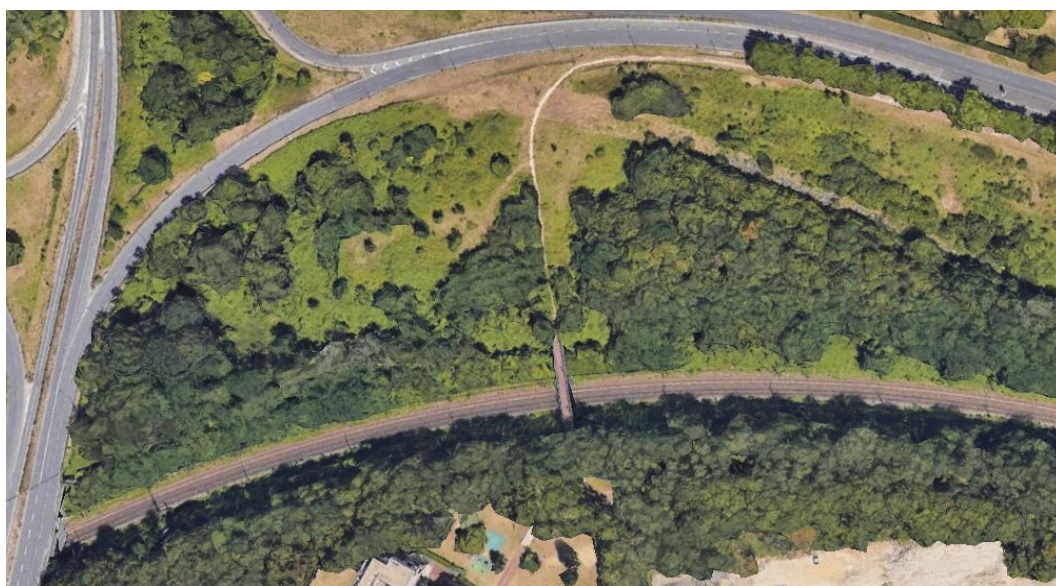
- Un secteur très motorisé en lien avec le statut d'entrée de ville.
- Un manque de ramification et de continuités piétonnes. Un secteur marqué par l'absence d'infrastructures de franchissement du boulevard de l'Europe permettant aux piétons et aux vélos de rejoindre le site de Bois-Sauvage depuis l'allée 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).

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 L111-6 est situé au Nord-Est de l'opération de la ZAC les Horizons et couvre une surface totale de 14 296 m².
- 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.

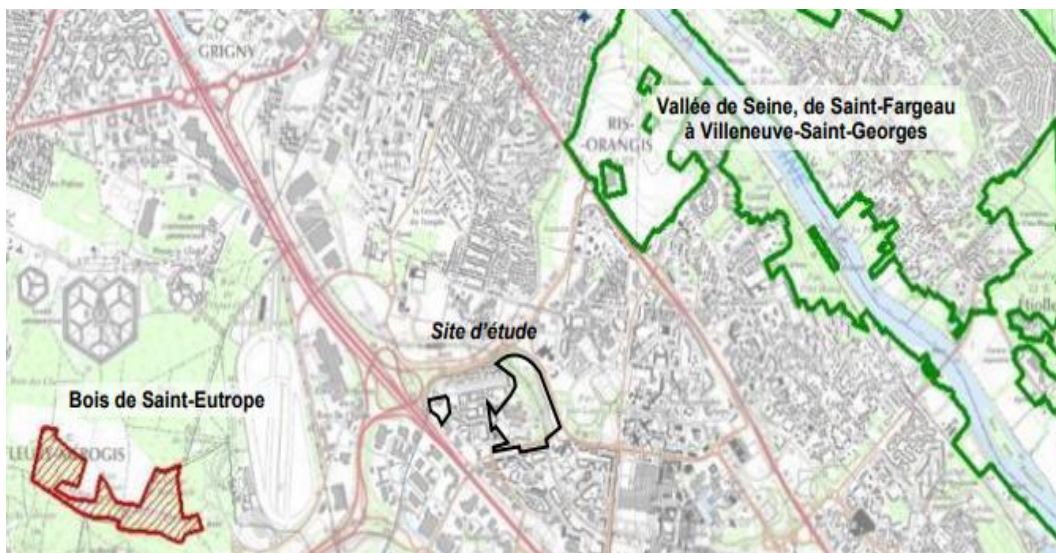


Vue aérienne du secteur de projet – Google Earth

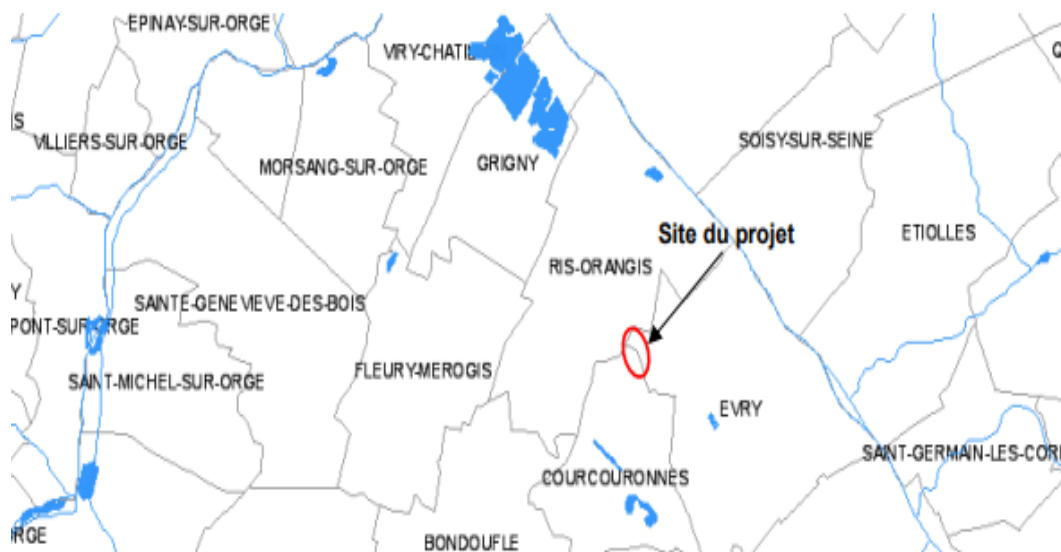
Que retenir ?

- 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.

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.

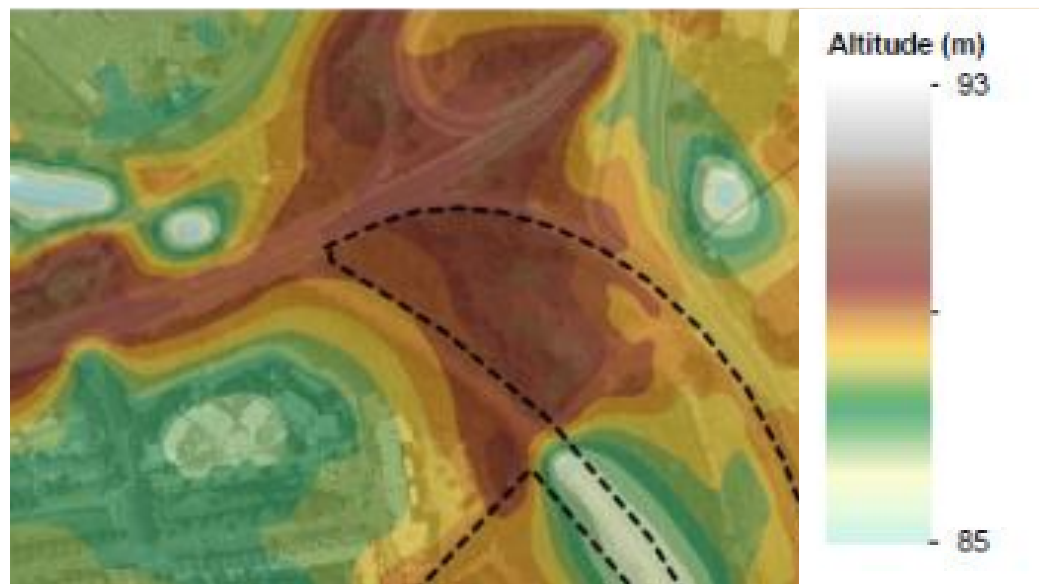
Aucun arrêté de protection de biotope ; de Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) ; de réserves naturelles nationales, régionales, biologiques ; de Parcs Naturels Régionaux (PNR) et de sites inscrits et classés ne sont présents au droit du site d'études ni à proximité immédiate.

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.

Géologie, pédologie, relief



• 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 Meulière de Brie. **La présence de celles-ci suggère une perméabilité favorable des sols.**

• Topographie

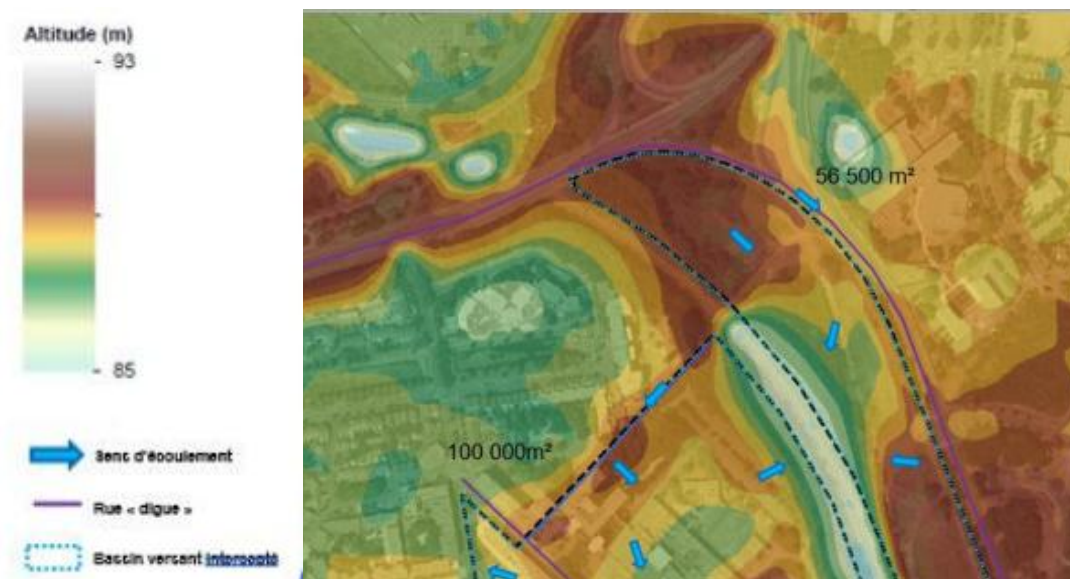
Au regard du relief, le site d'étude est localisé à l'Est du plateau de l'Hurepoix. Si le périmètre de la ZAC Les Horizons s'implante sur un secteur avec une altitude moyenne de 85 mètres, le lot D6 est celui où l'altitude moyenne est la plus importante (90 mètres). Le terrain présente un dénivelé modéré 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

- 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 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).

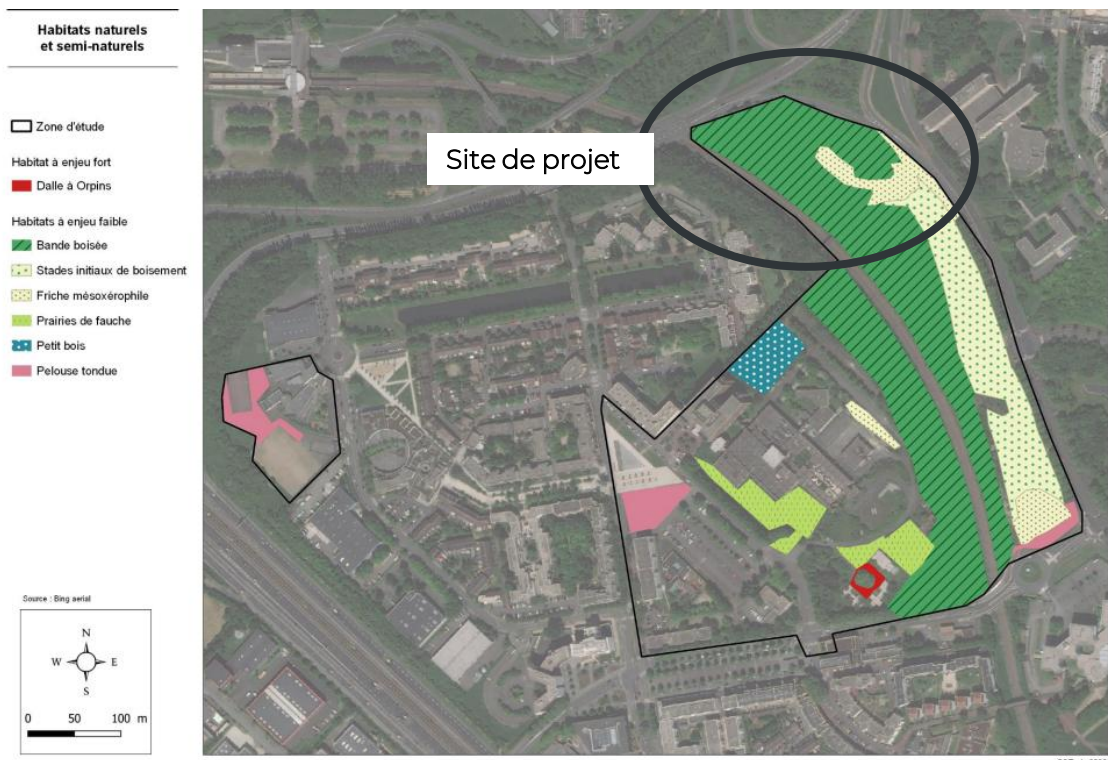


Schéma de la trame verte et bleue de Grand Paris Sud - GPS

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.

Habitats naturels, faune et flore



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

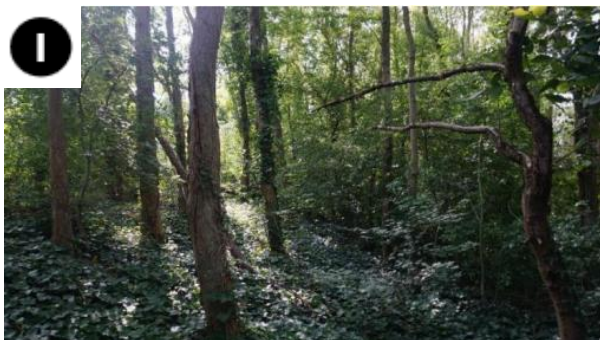
Un secteur marqué par une diversité d'habitats naturels et semi-naturels

- ❑ **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,...



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).

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.

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.

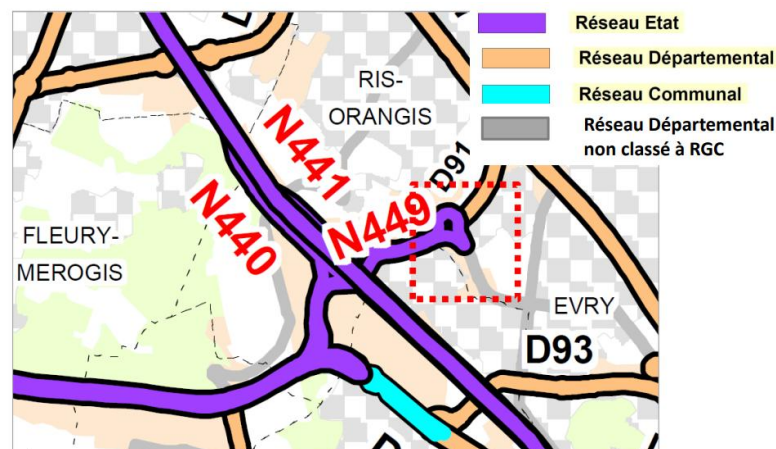
Que retenir ?

- 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.

Éléments 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.

Éléments 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

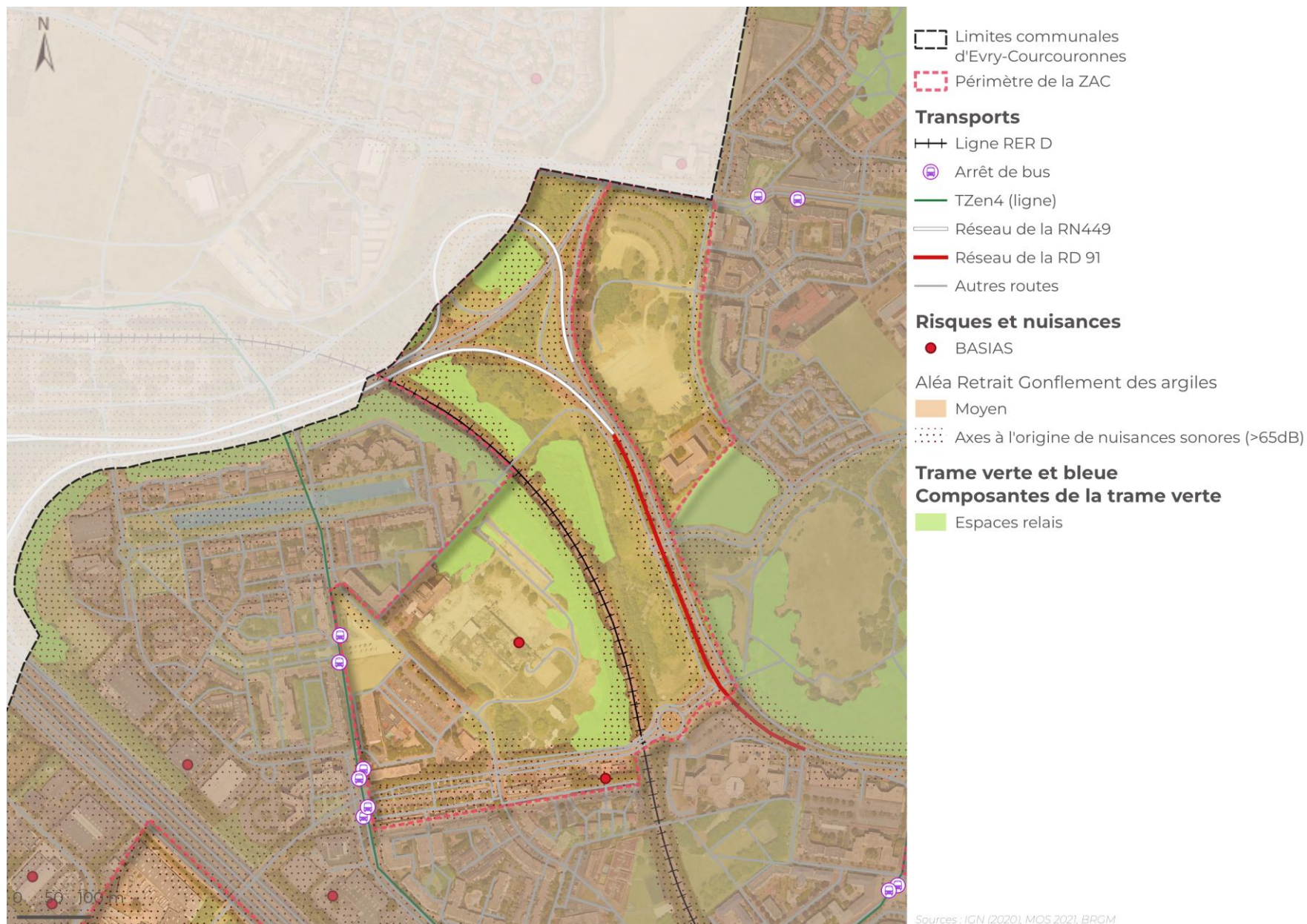
Les risques naturels et technologiques

- 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



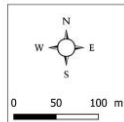
03

CARACTERISTIQUES DU PROJET ET SA CONFORMITE AVEC LA LOI BARNIER

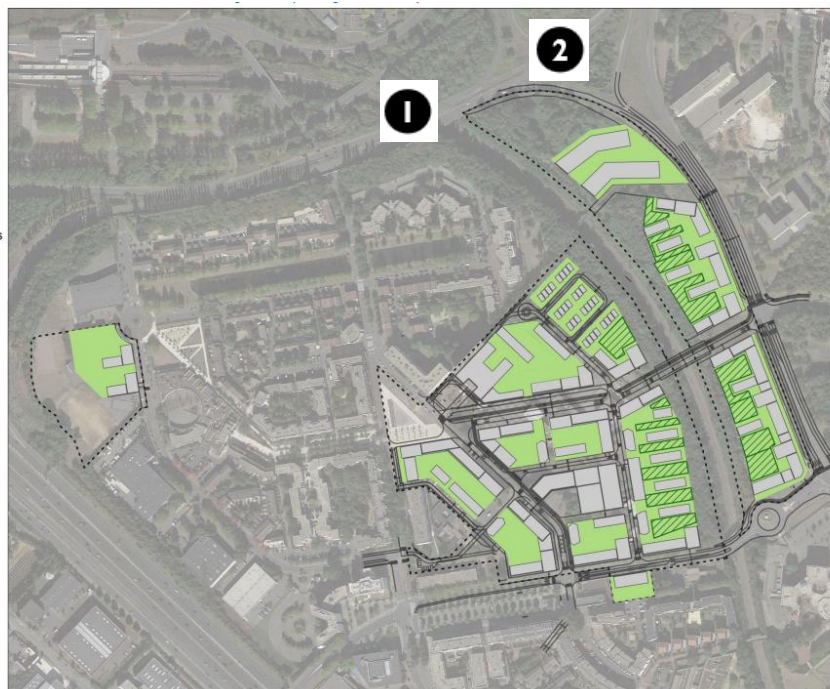
Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier

Espaces végétalisés des îlots privés

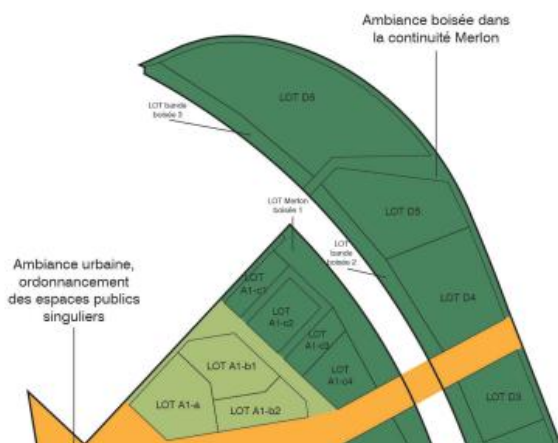
- Projet
 --- Zone du projet
 ■ Bâtiments présents en phase exploitation
 — Voirie projetée
- Cœurs d'îlots privés végétalisés
 ■ Végétation sur dalle ou pleine terre
 ■ Connectés à la trame boisée



Source : Grand Paris Aménagement, Google



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 visibilitées 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 m² 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.

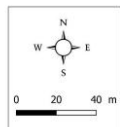
Les principes d'aménagement retenus et leur conformité avec les objectifs de la loi Barnier

Mesures de compensation pour l'avifaune

Projet
 --- Zone du projet
 Bâtiments présents en phase exploitation

Cœurs d'îlots privés végétalisés
 Plaine terre
 Végétation sur dalle
 Bande boisée évitée dans le cadre de la mesure E2

Mesures de compensation
 Espace boisé évité dans le cadre de la mesure E3
 Compensation : mise en place d'un plan de gestion favorable à la biodiversité des milieux boisés
 Espace dégagé dans le cadre de la mesure R1
 Compensation : création et maintien d'habitats de type friches/fourrés
 Végétalisation intensive des toitures du lot D6



Source : Grand Paris Aménagement, Google



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 entraînant 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 poreux).

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 de 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 bâties 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.**

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



Estimation du trafic routier projeté - Systra

		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

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.

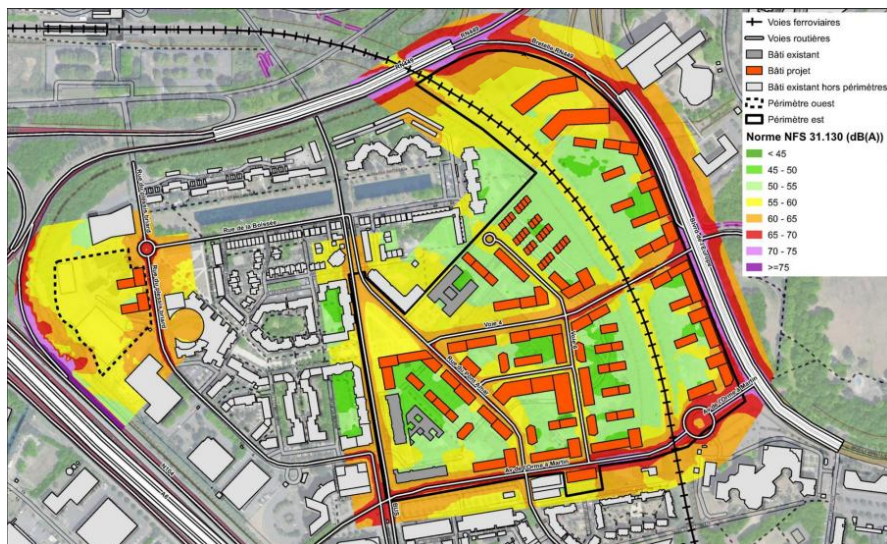
Une étude de trafic, réalisée par Systra, a montré que le trafic supplémentaire sera de 8 230 véhicules sur l'ensemble de la journée.

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.

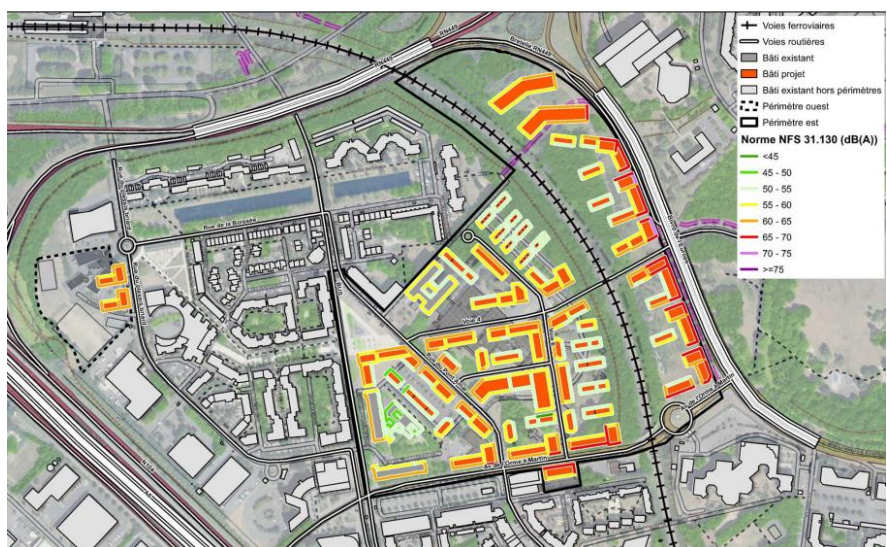
		EXISTANT		PROJECTION	
		uvp/HPS JO	uvp/HPS JO	uvp/HPS JO	uvp/HPS JO
		SENS 1	SENS 2	SENS 1	SENS 2
POSTE 1	RN449	29%	26%	28%	29%
POSTE 2	boulevard de l'Europe	26%	26%	30%	29%
POSTE 3	boulevard de l'Ecoute S'il Pleut	26%	12%	25%	22%
POSTE 4	avenue de l'Orme à Martin (Evry)	45%	41%	61%	33%
POSTE 5	rue du 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 réglementation 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

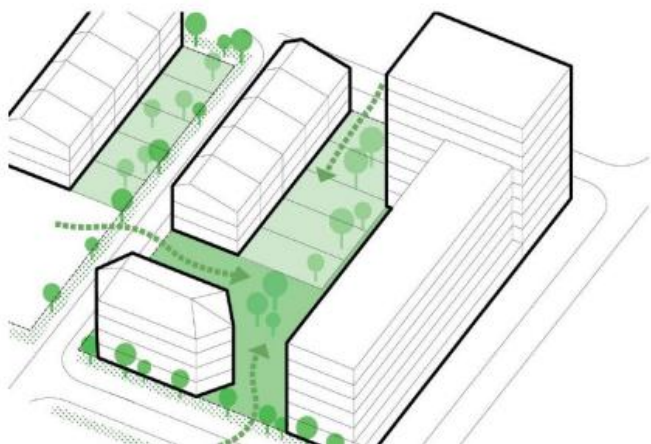
- 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à l'état initial sur la N449 et le boulevard de l'Europe pour les particules de dioxyde d'azote. Ainsi, les concentrations en dioxyde d'azote restent en dessous des valeurs limites fixées à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Entre 19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et 37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et respectent les objectifs de qualité fixés à 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Entre 11 et 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur l'ensemble du secteur de projet pour les particules PM2,5. Ces valeurs ne dépassent pas la valeur limite fixée à 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 entraînant 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

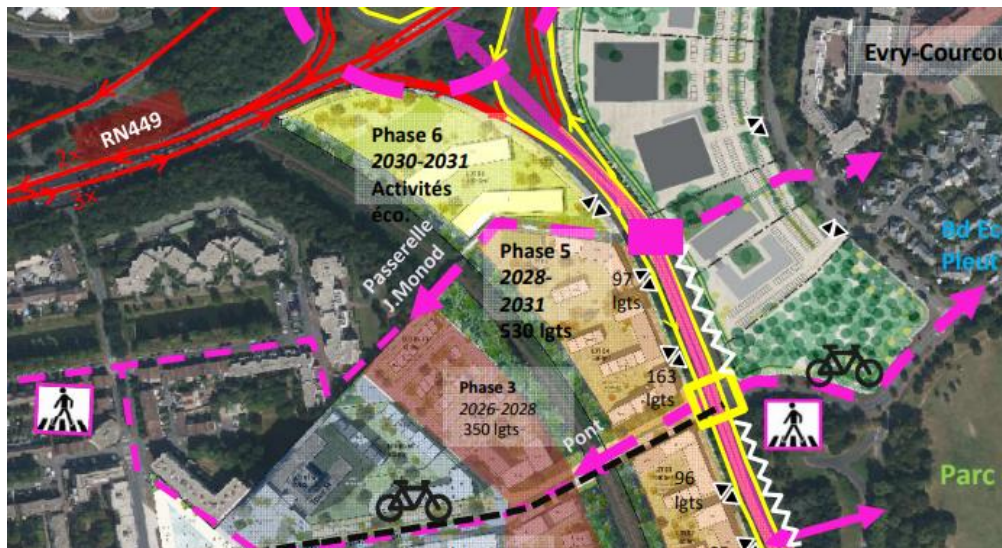
Depuis le boulevard de l'Europe et la sortie de l'échangeur de la RN449, la façade est séquencée afin de limiter l'effet de front, diversifier les orientations des futurs bâtiments, **tout en offrant des vues depuis le boulevard vers la bande boisée en favorisant les perméabilités bâties**. Aussi, l'implantation 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.

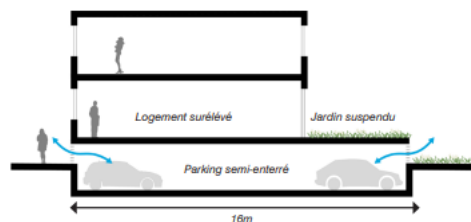
Un cahier de Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE), formalise les conditions de l'intégration urbaine, architecturale et paysagère des futurs lots. La démarche de conception des bâtiments se veut transversale pour permettre de faire des choix en fonction de 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

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 évréen, 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.

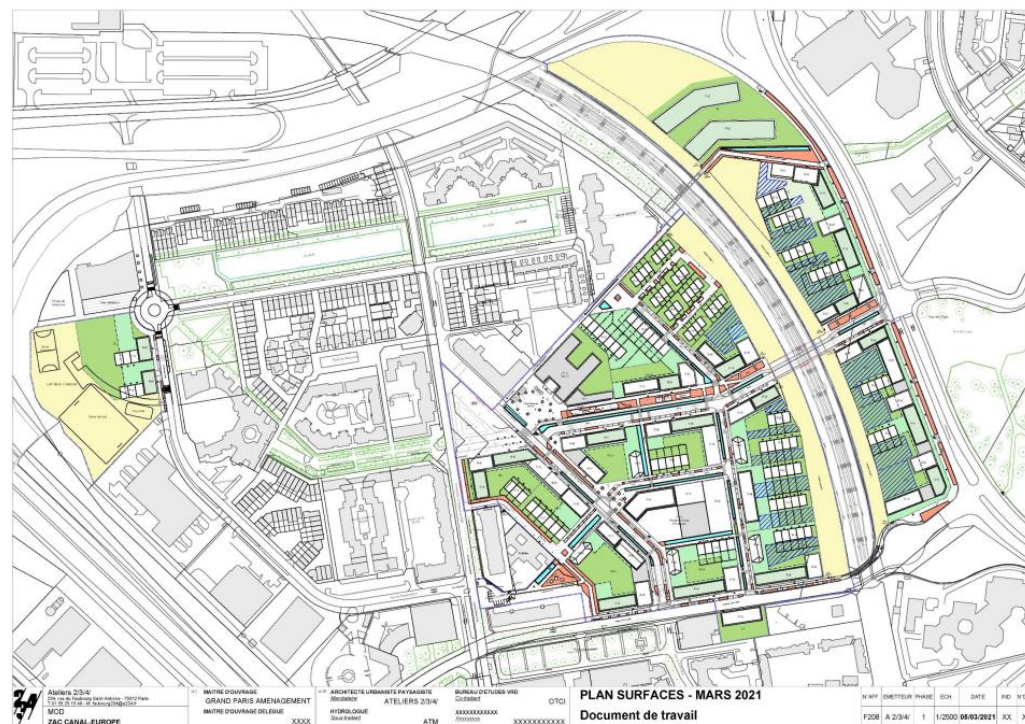
Le projet d'aménagement vise ainsi à concilier les besoins de développement économique de la commune avec l'enjeu de connecter ce nouveau quartier avec le tissu urbain existant. Il s'inscrit par conséquent en phase avec le PADD débattu en décembre 2023 portant notamment comme ambition de faire de Evry-Courcouronnes « 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

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

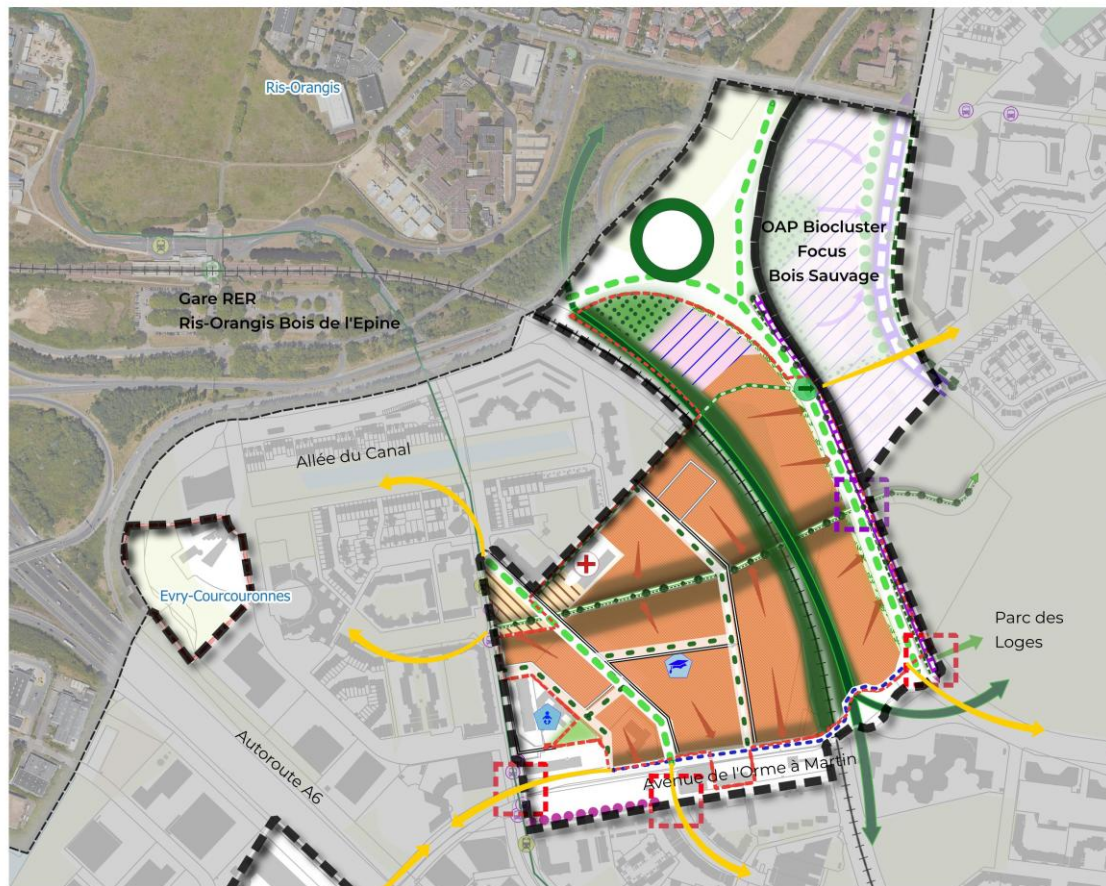
La qualité architecturale sur le secteur d'étude se décline en plusieurs orientations. L'OAP précise les modalités de gestion des hauteurs sur le secteur en lien avec le plan masse. Il s'agit, à proximité de l'échangeur de la RN449 et le long de la RD 91 de favoriser un épannelage dégressif depuis les 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 édifices 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).

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



OAP sectorielle : Horizons - Canal Europe



0 100 200 m

- Communes
 - Périmètre de l'OAP
 - Ligne RER D
 - Arrêt de bus
 - Tracé du TZen4
 - Station TZen4
 - Périmètre de la ZAC Canal Europe - les Horizons
 - Réseau TC Essonne
 - Parcelles
 - Bâtiments
- Trame viaire et déplacements**
- Itinéraire de mode doux structurant piéton et vélo à créer
 - Créer une connexion piétonne vers le Parc des Loges
 - Requalifier le Boulevard de l'Europe en tant que boulevard urbain apaisé
 - Aménager un espace public partagé
 - Aménager un mail paysager
 - Carrefour à sécuriser
 - Carrefour à aménager
 - Point de franchissement doux à créer
 - Favoriser le réaménagement de l'entrée de ville et de l'échangeur : Mener une étude sur sa requalification
 - Voie de desserte locale
 - Voie à sens unique
 - Itinéraire de mode doux structurant à créer
 - Itinéraire de mode doux secondaire à créer
 - Liaison douce existante à conforter
 - Développer des connexions vers les quartiers voisins
- Patrimoine, paysage et trame verte et bleue**
- Maintien d'une bande paysagère et préservation de la végétation existante
 - Maintenir une trame végétale pour assurer la fonctionnalité écologique du site
 - Espace public à dominante végétale
 - Frange naturelle à préserver
 - Marge de recul à végétaliser
- Vocations et morphologie urbaine**
- Possibilité d'implantation ponctuelle des bâtiments à R+8
 - Conservier la crèche existante
 - Créer un nouveau groupe scolaire
 - Conservier et réhabiliter le bâtiment Tour H de l'ancien hôpital
 - Développer les commerces et les services sur l'avenue de l'Orme à Martin
 - Créer un épannelage décroissant jusqu'au R+1 en cœur d'ilot
 - Mixité de typologie de logements
 - Créer un secteur d'activités mixtes

Sources : IGN; Réalisation : Citadia Conseil ; Février 2025



OAP sectorielle : Horizons – Canal Europe

CITADIA CONSEIL



www.citadia.com

Source : GPS

4.3. Contexte environnemental

> L'opération Bois Briard est soumise à évaluation environnementale. L'analyse qui suit est tirée de l'étude d'impact qui est menée parallèlement à la présente étude Loi Barnier.

Aucun site Natura 2000 n'est présent au droit du site d'étude ni à proximité immédiate. Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à 4,7 km au sud. Il s'agit des « Marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne » (FR1100805) et « Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte » (FR1110102). L'incidence de l'opération Bois Briard est potentiellement nulle sur les sites Natura 2000 visés. En effet, le projet ne remet pas en cause le maintien en bon état de conservation des populations d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les désignations des sites Natura 2000 (notamment du fait de l'absence de celles-ci au droit du site). La réalisation de ce projet ne nécessite donc pas d'étude plus détaillée au titre de Natura 2000.

Aucun arrêté de protection de biotope n'est présent au droit du site d'étude ni à proximité immédiate.

Aucune réserve naturelle nationale, régionale, biologique dirigée ou intégrale n'est présente au droit du site d'étude ni à proximité immédiate.

Aucun Parc Naturel Régional (PNR) n'est présent au droit du site d'étude ni à proximité immédiate.

Le site d'étude n'est localisé au droit d'aucune Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Cependant, il convient de noter la présence des ZNIEFF I « Bois de Saint Eutrope » et II « Vallée de Seine de Saint-Fargeau à Villeneuve-Saint-Georges », respectivement à environ 1,6 km et 5 km du site d'étude.

Aucune Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) n'est présente au droit du site d'étude ni à proximité immédiate.

Le site d'étude n'est inclus dans aucun périmètre d'Espace Naturel Sensible (ENS).

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) recense le site d'étude comme faisant partie du corridor écologique de la sous-trame herbacée à fonctionnalité réduite. Ce corridor relie le site d'étude à des réservoirs de biodiversité, telle que la zone Natura 2000 « Marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne ». L'opération prévoit la mise en place d'une strate herbacée dans son projet paysager, ce qui aura un faible impact sur la fonctionnalité de corridor écologique. Par ailleurs, étant donné les distances qui séparent le site en projet et la zone Natura 2000 et étant donné la nature de ce corridor écologique, il est peu probable que celui-ci soit lié.

Un diagnostic écologique, avec des inventaires de terrains, a été mené au droit du site en projet de février à septembre 2019. Globalement, la zone d'étude ne représente pas un enjeu biodiversité important :

- ▶ Enjeux liés à la flore et aux habitats :
 - Les habitats présents sur le périmètre d'étude sont de nature anthropique. Ils sont entretenus de manière intensive (pelouses, alignements d'arbres, parterre de fleurs) ou de manière plus extensive (plantations d'arbres où la strate herbacée est laissée à son expression). Aucun habitat patrimonial n'est présent au droit du périmètre d'étude.
 - Aucun enjeu notable n'est détecté pour les espèces végétales.
 - Les habitats sont globalement d'enjeu faible. Seule la formation riveraine en lisière du périmètre d'étude présente un enjeu localement moyen.
 - Des arbres à la fonction de corridor écologique local longent la bande cyclable. Bien que l'enjeu reste faible, ils constituent un intérêt important pour la faune et sont également une composante remarquable du paysage.
 - Aucune zone humide n'a été observée au droit du périmètre d'étude. Cependant, une zone humide sur critère botanique est présente à proximité immédiate du périmètre d'étude, en lisière du bassin Nord. Située en dehors du périmètre, l'enjeu est donc faible.
- ▶ Enjeux liés à la faune : l'enjeu faune est considéré globalement faible sur le périmètre d'étude :
 - Au sein même de l'emprise du site d'étude, 41 espèces d'oiseaux ont été contactées. 28 espèces sont protégées en France. 3 espèces ont des statuts de conservation à signaler, que ce soit en France ou en région Ile de France en période de reproduction. Ces espèces ne sont cependant pas nicheuses

sur l'emprise immédiate du projet, ou utilisent le lac de Courcouronnes pour chasser.

- 2 espèces de mammifères ont été observées de façon directe (transit). Une de ces 2 espèces présente un statut « quasi-menacée » en France : le Lapin de garenne. Il est très peu présent sur le site. Une espèce est classée comme étant espèce exotique envahissante (EEE) : le Ragondin. Pour ces deux raisons, l'enjeu lié aux mammifères est faible.
- 9 espèces de rhopalocères ont été observées sur site. Aucune espèce n'est protégée en France et/ou en région Ile de France.
- 5 espèces d'odonates ont été observées sur la zone d'étude de Bois Briard. Aucune espèce n'est protégée en France ou Ile de France.
- 4 espèces d'orthoptères ont été observées sur la zone d'étude sans présenter de protection réglementaire ou de statut de conservation défavorable.
- Aucune espèce de reptiles n'a été observée sur le site.
- 6 espèces de chiroptères (toutes les espèces sont protégées) fréquentent le site d'étude et le Murin de Daubenton possède possiblement un habitat à proximité.

➤ **Le site d'implantation présente un enjeu faible d'un point de vue environnemental.**

4.4. Paysage et perceptions

4.4.1. Contexte paysager

Évry-Courcouronnes se trouve au niveau du Plateau d'Évry, au sein de l'unité paysagère « Ville nouvelle d'Évry – Ris-Orangis ». Les enjeux identifiés pour cette unité paysagère par le Guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne de 2013 sont :

- ▶ Des enjeux de valorisation :
 - La relation de la ville nouvelle aux centres anciens et au coteau de la Seine, au travers de la N 7.
 - La centralité de la ville nouvelle : les espaces publics, les coupures des infrastructures, les passages piétons au-dessus des voies, entre les différents espaces publics sur dalles.
 - Les centralités des gares : centralités potentielles autour des gares d'Évry-Courcouronnes, Ris-Orangis - Bois de l'Épine et Grigny.
- ▶ Des enjeux de réhabilitation :
 - Les relations entre les quartiers monospécifiques : relations entre les différents quartiers de grands ensembles, de zones d'activités et de nappes pavillonnaires.
 - Les coupures des infrastructures : la N 7 est très peu franchissable dans la ville nouvelle. La N 449, la RD 93, le RER D, la RD 310 et la Francilienne, voies infranchissables, cernent la ville nouvelle. Les passages sous ou au-dessus des infrastructures, les nombreux délaissés routiers.
 - Les façades des zones d'activités perçues depuis les infrastructures.

4.4.2. Perceptions depuis la RD et ses abords

La perception du site est fortement liée à la topographie.

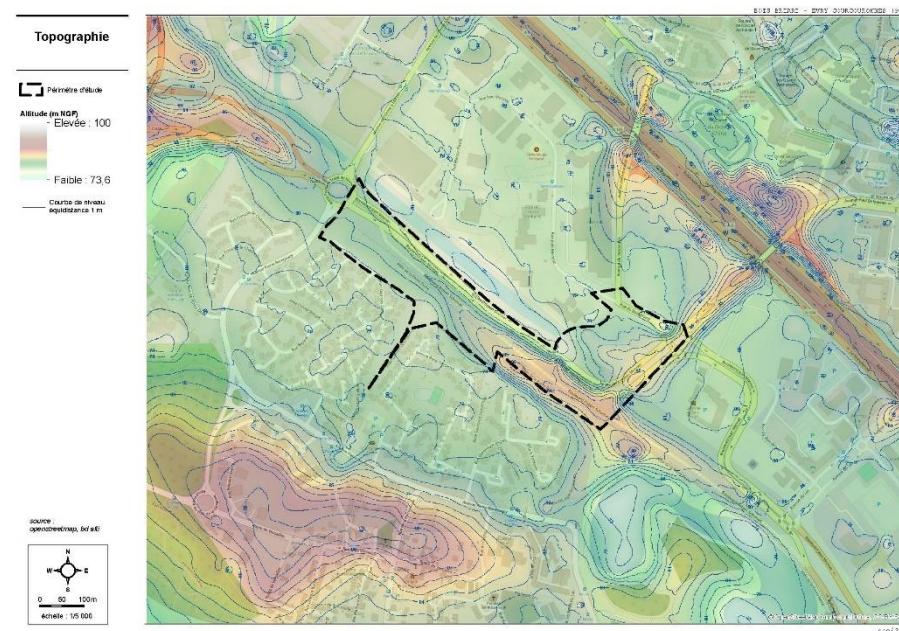
Les altitudes du site d'étude varient de 77 à 87 m NGF. Le rond-point du traité de Rome, le nouveau boulevard urbain Jean Monnet et la ferme du Bois-Briard se trouvent autour de 80 m NGF. Ensuite, un merlon marque la topographie : il sépare le site d'étude des quartiers d'habitat pavillonnaire. Il a été créé pour protéger ces maisons individuelles des nuisances générées par le trafic de transit sur les voies routières (RD446). Ses points les plus bas sont délimités par l'allée Olympe de Gouges du côté des pavillons et par le nouveau boulevard Jean Monnet (ex-RN 446) de l'autre côté. L'allée de la Petite Reine, piste cyclable et piétonne, traverse le haut du merlon au droit de l'ancien boulevard Robert Schuman.

Figure 23 - Vue de l'ex-RN 446 en contrebas du merlon



Source : SCE, février 2019 (photo antérieure à la mise en service du Tram T12)

Figure 24 - Carte de la topographie du site en projet



Source : SCE, 2019

La portion de RD446 étudiée peut se découper en 4 séquences :

- ▶ Séquence 1 : L'entrée de ville sur le rond-point du Traité de Rome depuis la Francilienne (RN104) ;
- ▶ Séquence 2 : L'ex-RN 446 en ligne droite entre le canal et le merlon ;
- ▶ Séquence 3 : Le coude au droit des délaissés de l'ancien échangeur et de la Ferme du Bois Briard ;
- ▶ Séquence 4 : L'arrivée sur le carrefour Delouvrier depuis le centre d'Évry.

> Les vues suivantes ont été prises lors du reportage photographique dans le cadre de l'étude d'impact en février 2019, avant la mise en service du Tram T12.

- **Séquence 1 :** L'arrivée sur le rond-point du Traité de Rome par la Francilienne (RN104) montre un paysage principalement routier. Au Nord de la route 446, la Zone d'Activités Saint-Guénault est légèrement visible derrière les arbres, notamment en hiver. Elle est séparée de la route 446 par un canal avec quelques arbres en lisière. Au Sud de la route, les arbres du merlon sont visibles.

Figure 25 - Vue n°1 du rond-point du Traité de Rome



Figure 26 - Vue n°2 à la sortie du rond-point du Traité de Rome



Source : Bing Maps

Figure 27 - Vue n°3 en début de séquence



Figure 28 - Vue n°4 près du canal



- **Séquence 2 :** La route 446 est située entre, au nord, le canal et les emprises libres pour le tram T12 et, au sud, le merlon. Celui-ci prend de la hauteur à mesure que l'on se dirige vers l'est, et enclave davantage la route 446. Celle-ci est aménagée avec de jeunes arbres au niveau des terrepleins, de larges trottoirs, des carrefours à feux, des traversées piétonnes, un fossé et de l'éclairage public.

Figure 29 - Vue n°5 plus vers l'est de l'ex-RN 446



Source : Bing Maps

Figure 30 - Vue n°6 du coude de l'ex-RN 446



Figure 31 : Vue n°7 de la Ferme du Bois Briard

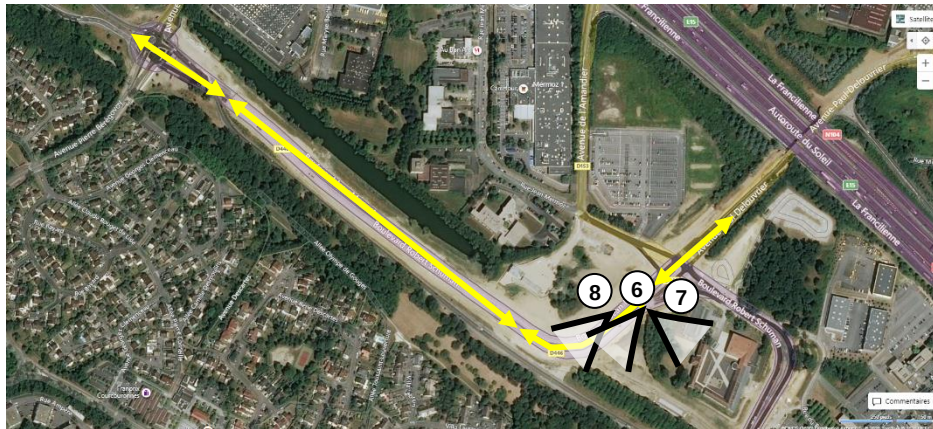


- **Séquence 3** : La route 446 forme un coude pour rejoindre le centre d'Évry et contourner la Ferme du Bois Briard par le Nord (un projet de connexion entre ce lieu et le parc du lac au Sud est en cours). Dans cette portion, la route 446 est également enclavée entre les reliefs, qui diminuent ensuite rendant visible la Ferme du Bois Briard à l'est. Les emprises de l'arrêt Bois Briard du tram T12 longent la route à l'ouest.

Figure 32 - Vue n°8 des emprises libres pour le T12 Express



Google maps, juillet 2022



Source : Bing Maps

Figure 33 - Vue n°9 du carrefour Delouvrier



Figure 34 - Vue n°10 depuis l'avenue Delouvrier



- **Séquence 4 :** La route 446 est reliée à la rue du Bois Briard et à l'avenue Paul Delouvrier par le carrefour Delouvrier. Elle continue vers l'est tandis que l'avenue Delouvrier traverse l'A6 pour relier Courcouronnes à Évry. Malgré les arbres encore jeunes des terrepleins, le paysage est plus vert sur cette portion. La future emprise tertiaire et les emprises du tram T12 longent la route 446.

Figure 35 - Vue n°11 vers Évry Centre



Source : Bing Maps

- Le site d'implantation présente un enjeu faible d'un point de vue paysager car jusqu'à aujourd'hui il était principalement marqué par des infrastructures.

4.5. Nuisances

Dans le cadre de l'étude d'impact menée pour l'opération d'aménagement Bois Briard, une étude acoustique a été réalisée sur la base d'une campagne de mesure des niveaux de bruit en septembre 2019.

Le volume de trafic total sur 24 heures pendant les mesures a été de 18 000 véhicules pour l'axe étudié.

Les niveaux sonores en bordure du boulevard sont assez élevés, de l'ordre de 65 dB(A) le jour et 62 dB(A) la nuit. Les niveaux derrière le merlon sont faibles, (48 dB(A) le jour et 44 dB(A) la nuit).

Le long de l'avenue Bérégovoy, les niveaux sont aussi assez élevés (60- 65 dB(A) et 56- 61 la nuit selon l'éloignement des habitations).

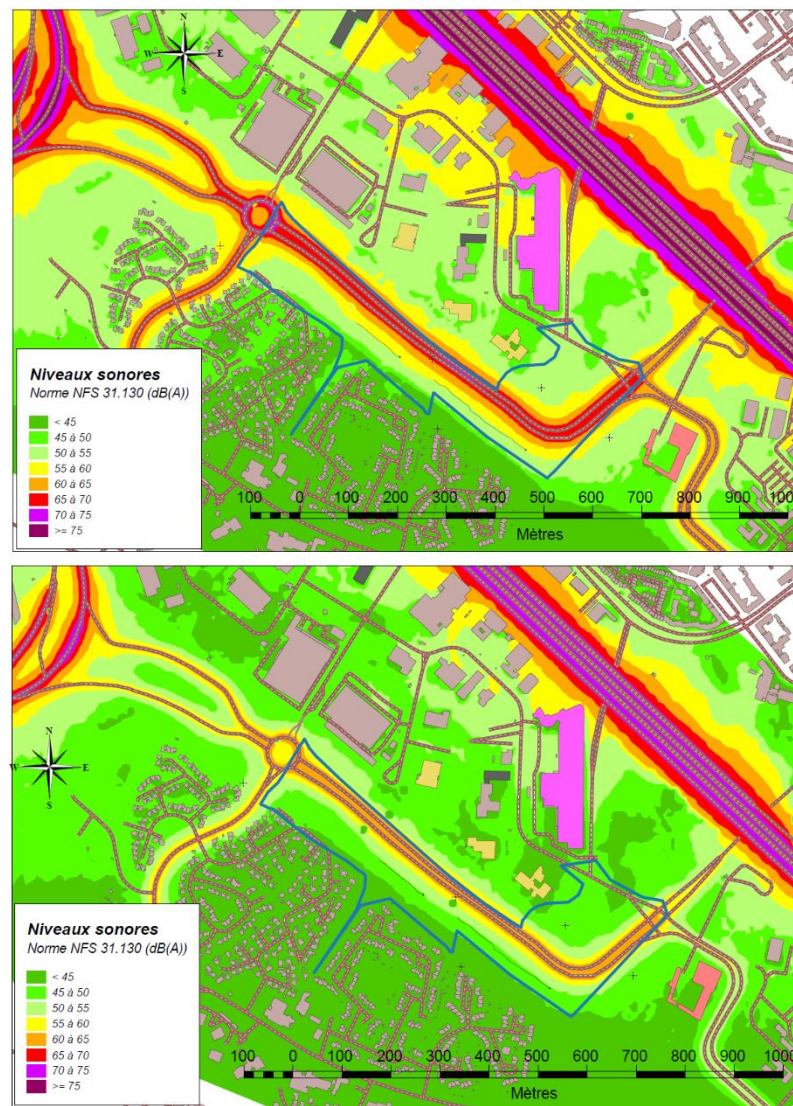
Le long de la section qui va en direction d'Évry (au-dessus de l'A6), les niveaux sont plus faibles car les mesures sont plus loin (58-60 dB(A) le jour et 52-56 dB(A) la nuit).

Les niveaux de bruit à une hauteur de 2 mètres sont présentés, sous forme de cartes isophones :

- ▶ L'autoroute produit un important niveau sonore mais sa contribution est atténuée par la présence d'un merlon. La zone de bureaux adjacente à l'autoroute et à la nationale est la plus exposée au bruit mais fournit d'un autre côté une protection pour les habitations se trouvant derrière, le niveau y est d'à peu près 60 dB(A).
- ▶ On trouve ensuite la Zone à Construire située à l'emplacement de l'ancienne voie, la D446 représente la principale contribution à cet endroit et le niveau qu'on y trouve avoisine les 65 dB(A) en bordure de voie
- ▶ Enfin, derrière un nouveau merlon se situe la zone résidentielle composée de maisons, l'endroit est très calme grâce aux protections acoustiques citées ci-dessus et le niveau sonore ambiant y est d'environ 50 dB(A).

➤ **Le site d'implantation est soumis au bruit et cela représente un enjeu fort dans le cadre d'un programme d'habitat.**

Figure 36 - Carte isophone H=2m Période JOUR 6h-22h (haut) et Période NUIT 22h-6h (bas)



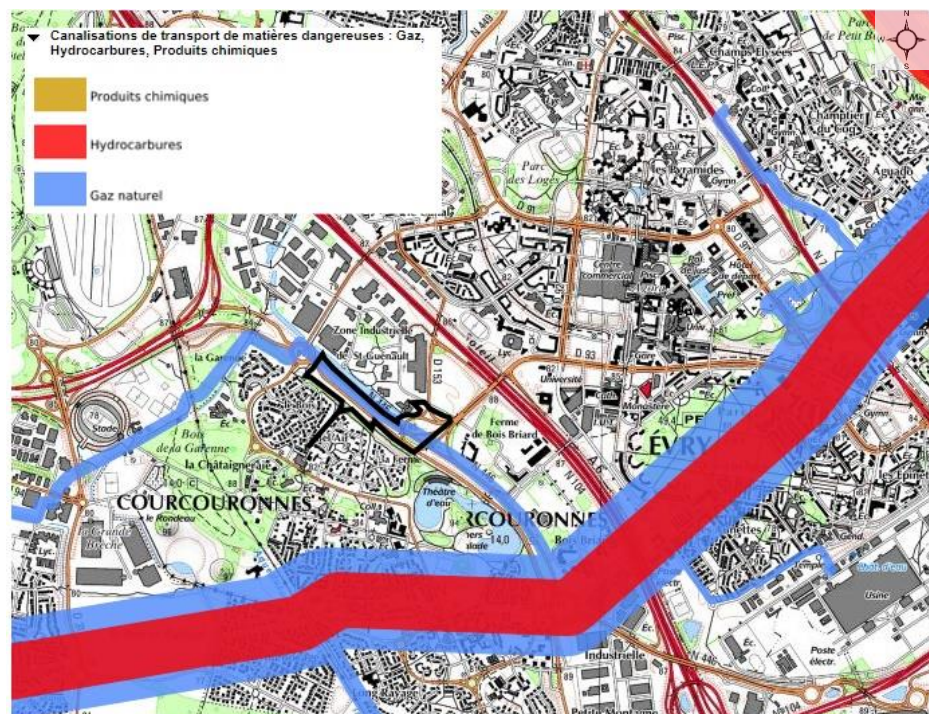
Source : Arcadis, 2020

4.6. Sécurité

Le site d'implantation du projet est concerné par le risque lié au Transport de Matières Dangereuses :

- ▶ Par voie routière avec le passage de la RD446 ;
- ▶ Par canalisation avec le passage d'un gazoduc (transport de gaz à haute pression) appartenant à GRTgaz, de diamètre Ø150, entre le canal et la RD446. Cette canalisation traverse ainsi la future emprise tertiaire et du jardin du canal.

Figure 37 - TMD par canalisations



Source : Géorisques, 2019

Nota : les emprises présentées sur cette carte correspondent à la canalisation elle-même et à la zone tampon associée sur laquelle s'applique des servitudes d'utilités publiques.

4.7. Synthèse de l'état des lieux et projet urbain

La RD446 traverse la commune d'Évry-Courcouronnes et en constitue une des entrées de ville depuis la Francilienne (RN104).

Son réaménagement récent a permis de libérer des emprises, non seulement pour le Tram T12 et la voie verte qui l'accompagne, mais aussi pour l'aménagement d'un projet porté par la commune dans son PLU.

Ce projet a pour objectif d'accueillir des logements et des bureaux au pied de deux arrêts de transport en commun. Il s'implantera donc le long de la RD446 :

- ▶ L'ex-RN 446 est une 2x2 voies, limitée à 50 km/h, ponctuée de carrefours à feux et traversées piétonnes, et longée de terrepleins plantés. Elle connaît un trafic de l'ordre de 19 000 véhicules par jour. La voie était à l'origine classée à grande circulation et classée comme infrastructure bruyante de catégorie 3, mais le réaménagement en boulevard urbain s'est accompagné d'un déclassement de la voie ;
- ▶ L'occupation du sol aux abords de cette route est dénuée de toute construction ;
- ▶ La topographie est marquée par la présence d'un merlon boisé qui enclave la route 446 du côté Sud ;
- ▶ Le site en projet n'est pas concerné par un enjeu au titre des espaces et des espèces protégés ;
- ▶ Le merlon boisé constitue un élément paysager omniprésent dans les perceptions depuis la route 446. Toutefois, la zone d'activités Saint-Guénault et les emprises libres pour le tram T12 le long du canal lui font face dans un paysage plus plat et plus en friche. De plus, l'absence d'activité, de construction, de mobilier visible depuis la route 446 et la présence de plantations encore jeunes confèrent à la route 446 un caractère principalement routier ;
- ▶ Le site d'implantation est soumis aux nuisances sonores (65 dB(A) en bordure de voirie) et au risque lié aux Transports de Matières Dangereuses (TMD) par voie routière et par canalisation (gaz).

➤ **Au regard de cet état des lieux, les enjeux de l'opération Bois Briard aux abords de l'ex-RN 446 sont de créer de nouvelles « qualités d'habiter ». En tant qu'entrée de ville, le site devra se développer sur des principes de qualités architecturales et paysagères, tout en assurant la sécurité aux abords de la route, les accès depuis et vers celle-ci et la gestion des nuisances induites par le trafic routier.**

5. Enjeux, objectifs, recommandations et prescriptions du PLU

La présente étude « Entrée de ville » vient justifier que les règles inscrites au PLU, notamment à l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard et au règlement, et les principes développés par l'opération d'aménagement Bois Briard, sont conformes à l'article L 111-8 du code de l'urbanisme.

En effet, le projet d'aménagement tel qu'il a été conçu ne respecte pas le recul de 75m ; néanmoins, il prend en compte les nuisances, la sécurité et la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

5.1. Nuisances

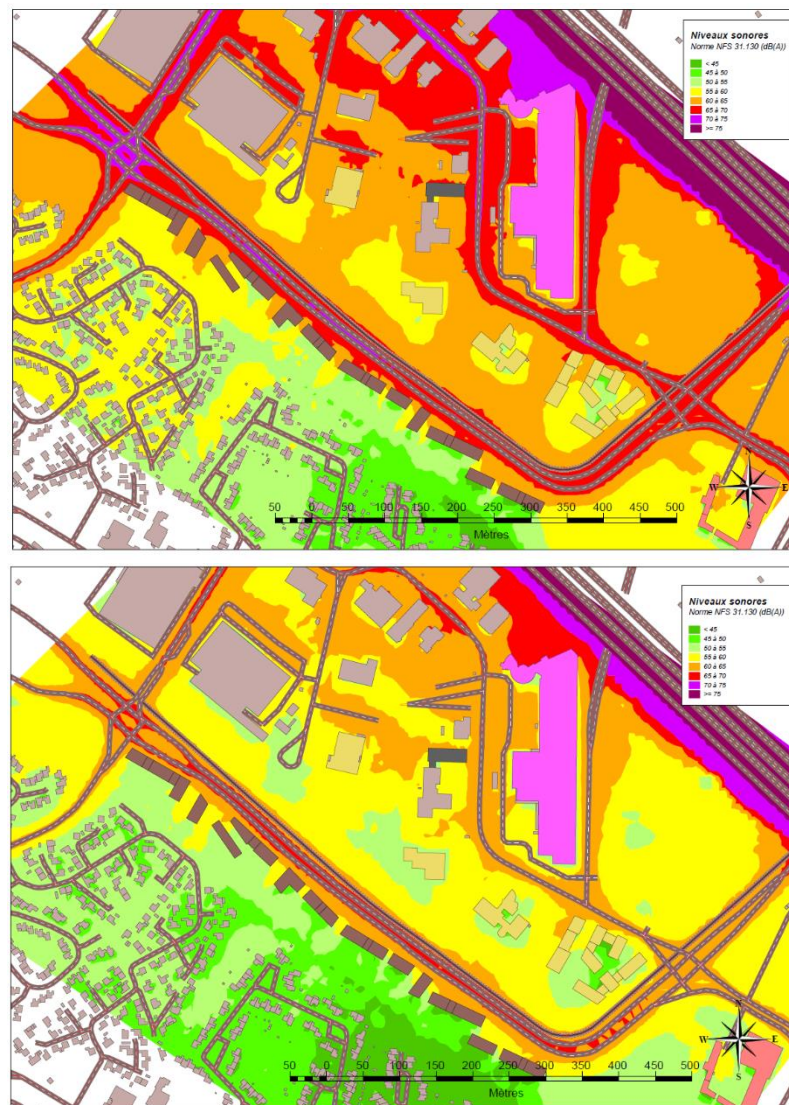
Le Rapport de présentation du PLU actuellement en vigueur, dans ses justifications et impacts sur l'environnement, précise que « la construction de logements en vis-à-vis du boulevard urbain pourra avoir des conséquences négatives du fait des nuisances sonores engendrées par la circulation. Cependant, les futurs bâtiments respecteront les normes d'isolation acoustique. »

Dans le PADD, cela se traduit par l'objectif suivant : « Penser les aménagements du projet autour de la RD446 afin de limiter les nuisances sur les futures constructions aux abords de la voie. »

Dans le cadre de l'étude d'impact, une étude acoustique a analysé la dispersion du bruit dans l'environnement, en prenant en compte le trafic routier du boulevard et l'implantation des futurs bâtiments. **Cette étude a défini les niveaux d'isolation acoustique à mettre en place par façade pour respecter la réglementation et éviter d'exposer la population à ces nuisances.**

- ▶ Pour les façades des futurs bureaux qui donnent du côté de l'A6, les isolements préconisés seront de 30 dB comme l'indique la réglementation acoustique ;
- ▶ Pour les futurs logements, les façades atteignent des niveaux de 67.8 dB de jour ce qui impose un isolement de 33 dB, et de nuit, les niveaux grimpent jusqu'à 63.7, nécessitant une isolation de 34 dB. La valeur la plus élevée est retenue comme objectif d'isolation ;
- ▶ Les façades arrière des futurs logements sont, elles, beaucoup plus calmes, l'isolation minimal de 30 dB sera retenue dans ces cas-là.

Figure 38 - Carte isophone État futur JOUR 6h-22h (haut) et NUIT 22h-6h (bas)



Source : Arcadis, 2020

D'autre part, l'OAP précise que « les façades seront implantées à l'alignement ou en léger retrait de la future voie de manière à permettre la création d'un écran végétal et des aménagements destinés à l'infiltration des eaux pluviales. »

Le règlement de la zone UP précise :

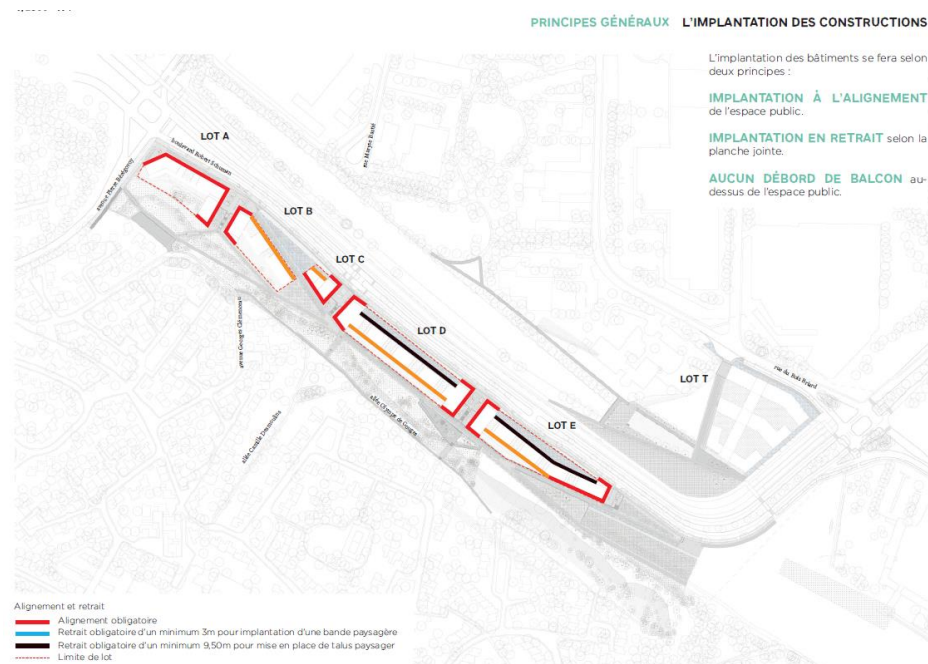
« 3. L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques

Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou en retrait avec un minimum de 2 m. »

L'opération prévoit d'implanter les bâtiments soit à l'alignement de la parcelle, soit à au moins 2 m de la limite parcellaire, effectivement en faveur des plantations arborées pour protéger davantage les futurs habitants contre les nuisances sonores du boulevard (cf. carte ci-après). De plus, le jeu de « désaxement » permet la mise à distance des façades avec le boulevard et donc avec les nuisances sonores qu'il induit.

Les nuisances sonores sont donc prises en compte et la conception du projet permet d'en limiter les effets pour les futurs riverains de l'axe.

Figure 39 - Plan d'implantation des bâtiments



Source : Plan masse, Agence SATHY, janvier 2024

5.2. Sécurité

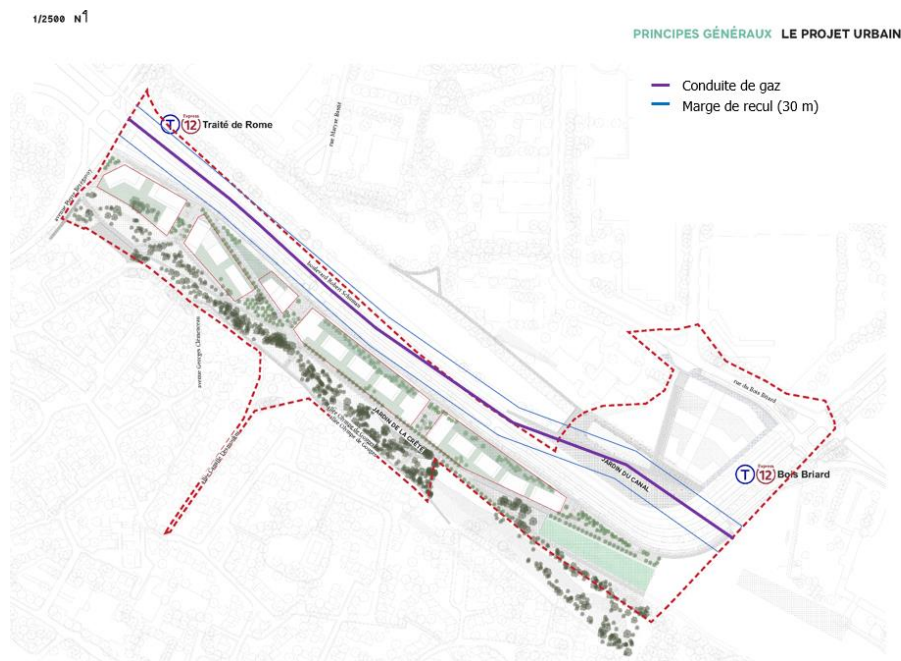
Afin d'assurer la sécurité des futurs riverains et usagers, le réaménagement de l'ex-RN 446 s'est accompagné de la mise en place de 4 entrées charretières (dont 3 sont déjà réalisées), sécurisées par des feux tricolores pour 2 d'entre elles et par des passages piétons et bandes podotactiles.

En ce qui concerne le risque TMD par voie routière, les trottoirs sont séparés de la voirie par les places de stationnement et les terrepleins, permettant une distanciation entre le piéton et la route et donc un risque moins important en cas d'accident. De plus, l'ex-RN 446 est ponctuée de passages piétons avec ralentisseurs et limitation ponctuelle de la vitesse à 30 km/h, ce qui limitera les excès de vitesse et donc diminuera le risque d'accident.

En ce qui concerne le risque TMD par canalisation, le projet prévoit l'installation de bâtiments tertiaires à environ 30 m de la canalisation. Les aménagements prévus au droit de la canalisation seront principalement paysagers (jardin du canal). La population et les usagers ne seront donc pas exposés à ce risque.

La sécurité des futurs riverains et usagers est donc prise en compte, la suppression de la marge de recul n'engendre pas de risque particulier.

Figure 40 - Plan d'implantation des bâtiments par rapport à la canalisation de transport de gaz



Source : SCE, 2020

5.3. Qualité architecturale

Habiter le merlon se décline en trois actions. La première consiste à se décoller du boulevard en profitant de l'effet de « palier » de l'infrastructure afin d'opérer une mise à distance des nuisances et de s'extraire du « système routier ». Dans un second temps, la mise en accessibilité de l'ensemble des espaces publics devra permettre de traverser d'Est en Ouest le site. Comme les sentiers de montagnes, la traversée devra s'effectuer de manière oblique afin d'adoucir l'ascension. Enfin, l'infrastructure routière étant devenue une réelle structure paysagère, il est indispensable de conserver au maximum le couvert végétal du site en définissant une limite d'implantation du bâti.

De plus, le projet met en place un principe d'implantation qui articule une orientation sur le boulevard avec deux grands axes obliques permettant de gravir le merlon. La façade sur le boulevard est séquencée afin de limiter l'effet de front, diversifier les orientations des logements, tout en offrant des vues depuis le boulevard vers le boisement du merlon. Le merlon a été intégré au maximum pour conserver sa forme et limiter la covisibilité entre les futurs immeubles et les maisons existantes.

En outre, un cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales a été élaboré afin d'encadrer la conception des futures constructions. Il distingue les façades urbaines situées au nord sur le boulevard Robert Schuman des façades domestiques situées le long de l'allée de la Petite Reine.

Les façades urbaines font l'objet de préconisations dont les enjeux sont :

- le visage du projet,
- la cohérence et la continuité des façades,
- l'alignement et les retraits,
- le rapport à la rue,
- les accès et les locaux collectifs,
- les façades latérales.

Ces prescriptions détaillées ci-dessous visent à garantir la qualité du paysage architectural, comme le montrent les illustrations à suivre.

► Visage du projet

A travers l'opération d'aménagement du Bois Briard, c'est un nouveau visage du boulevard Robert Schuman qui se dessine. Le projet s'attache à **qualifier une façade à la fois urbaine et qui conserve le caractère arboré du merlon** en réponse au paysage naturel le long du bassin.

► Cohérence et continuité des façades

L'identité du projet tient en grande partie de la cohérence et de la qualité de ce front bâti et paysager. L'harmonie des façades, et des espaces végétalisés qui les entourent, est une donnée d'entrée à laquelle chaque opérateur devra s'adapter. Les gabarits des bâtiments devront respecter le principe de **linéarité de la façade nord** rythmée par des failles permettant de voir le couvert végétal du merlon entre les bâtiments.

La verticalité s'exprimera à travers des circulations ouvertes sur l'extérieur et des éléments de modénature verticaux reprenant la trame de séparation des logements.

► Alignement et retrait

Du fait de la situation topographique particulière du site et à l'instar des cheminements qui irriguent le quartier, le projet articule des **séquences de bâti** oblique puis parallèles au boulevard en jouant sur des alignements et de retraits progressifs, donnant ainsi toute la richesse de cette façade sur boulevard.

► Le rapport à la rue

L'implantation particulière des bâtiments sur le boulevard s'attache à créer des séquences alternant un rapport urbain au niveau des cours qui articulent les halls et les entrées des parkings, avec des séquences plus naturelles où les talus plantés s'adossent aux bâtiments implantés en retrait du boulevard.

► Accès et locaux collectifs

Situées à l'accroche entre le boulevard et les cheminements du quartier, les cours permettent d'articuler **l'accès aux parkings** mais également aux **locaux collectifs** de chacun des lots. On accède aux bâtiments depuis le boulevard sans barrières.

Implantés à l'angle du bâtiment, des halls de service en **double hauteurs** accueilleront les boîtes aux lettres mais également l'accès aux locaux vélos et OM.

Depuis ces halls, des cheminements protégés permettront de rejoindre les circulations verticales de chacun des lots à travers le parking.

► Façades latérales

Le long des traverses, les pieds d'immeubles seront bordés par des talus plantés remontant depuis les cours vers le sommet du merlon. **Les façades seront ouvertes par des loggias** afin de limiter les fenêtres en vis à vis et pourront être végétalisées depuis le pied de façade par l'**intégration de grille supportant la végétation grimpante**.

Figure 41 - Esquisses des visuels du projet – vue depuis l'entrée de l'allée de la Petite Reine



Figure 42 - Esquisses des visuels du projet - traversée de la nouvelle allée de la petite Reine



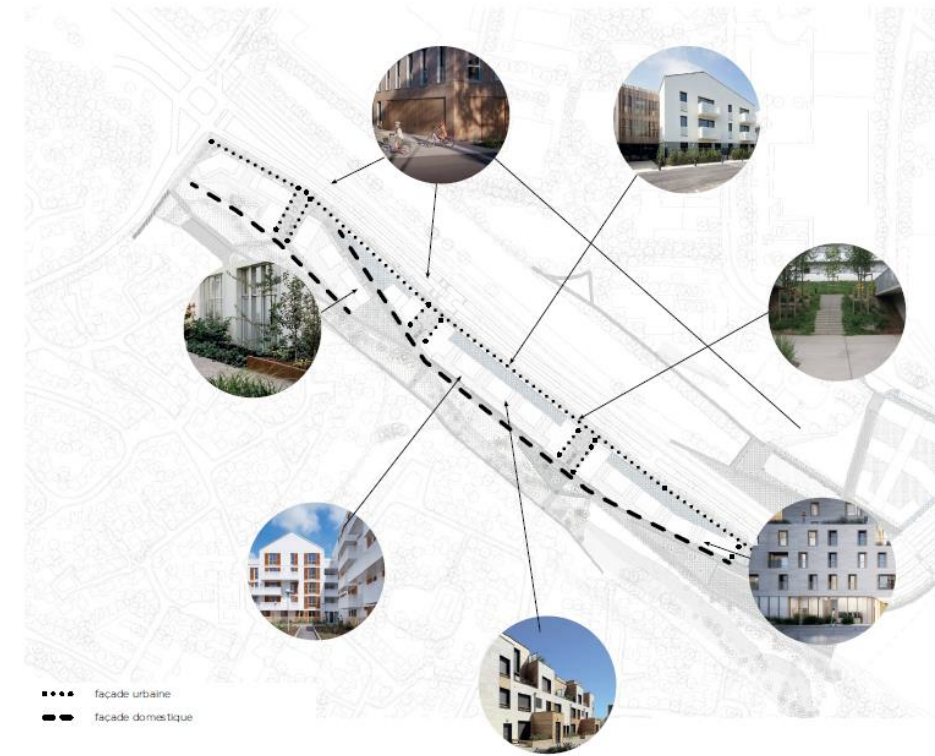
Source : SATHY – LALU – MAGEO

Figure 43 - Esquisses des visuels du projet - renforcement du boisement existant par des plantations et traversées douces



Source : SATHY – LALU – MAGEO

Figure 44 - Illustration des prescriptions architecturales



5.4. Qualité de l'urbanisme et des paysages

Le paragraphe 3 du règlement de la zone UP précise :

« > Les projets de constructions devront être étudiés dans le sens d'une conservation maximale des plantations existantes.

> Les surfaces libres de toutes constructions doivent être traitées en espaces perméables de pleine terre sur 60 % minimum de leur superficie.

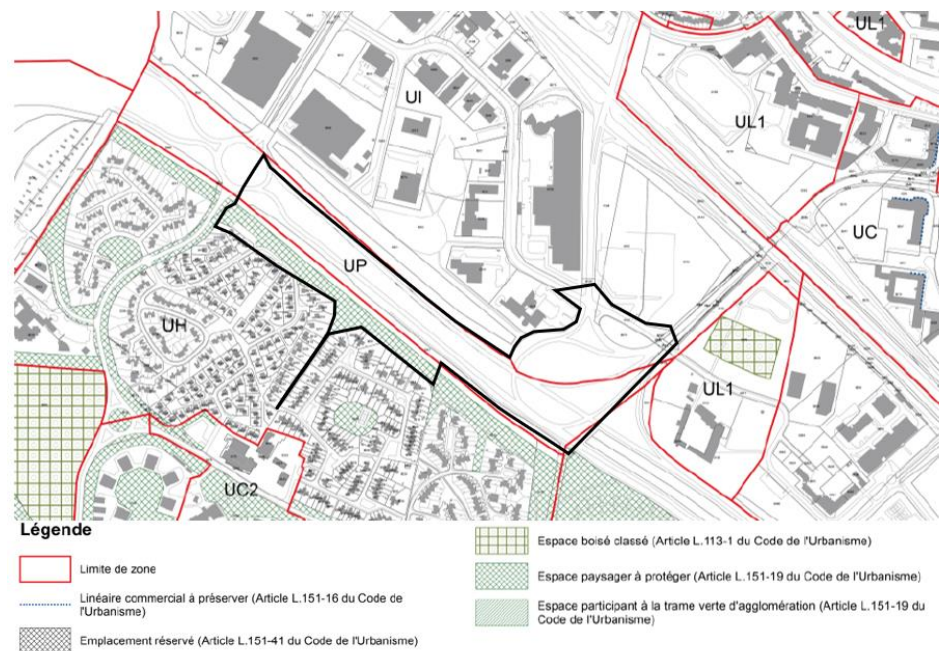
> Les espaces éco-aménageables sur dalle, les toitures végétalisées et les espaces de stationnement enherbés peuvent être considérés comme de la pleine terre à raison des coefficients [définis au règlement].

> En cas de retrait depuis les voies ou emprises publiques, la marge de recul laissée libre devra être engazonnée.

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives. »

D'autre part, le règlement répertorie une partie du boisement du merlon comme un « éléments du paysage à protéger ou à mettre en valeur au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme ».

Figure 45 - Extrait du plan de zonage au droit du site en projet



Source : Plan de zonage général du PLU de Courcouronnes, 22 juin 2017

Pour des questions de préservation du merlon boisé et de création d'un paysage de qualité, l'allée de la petite reine sera accompagnée d'un couvert arboré et végétal dense.

L'objectif est de conserver la majorité des arbres existants et de les compléter par la plantation de nouveaux sujets afin d'enrichir, diversifier et pérenniser le couvert arboré. Les arbres conservés feront l'objet de mesures de protection lors des travaux.

Au global, le projet d'aménagement nécessite l'abattage de 248 arbres sur le merlon accueillant actuellement plus de 980 sujets.

En outre, conformément au diagnostic de l'ONF, 105 arbres seraient à abattre pour des raisons sanitaires et/ou mécaniques sur la face Sud du merlon.

Pour compenser ces pertes, le projet prévoit les plantations suivantes au sein du merlon :

- ▶ 290 arbres tiges force 18/20,
- ▶ environ 1267 baliveaux.

Les plantations répondront à deux registres principaux :

- les plantations qui visent à conforter le boisement actuel et à le compléter : baliveaux et arbustes,
- les plantations d'accompagnement des chemins et des cours : alignements et arbres isolés et massifs en mélange d'arbustes et de vivaces.

Différents critères sont notamment à prendre en considération pour le choix des éléments végétaux à planter :

- ▶ Le gabarit de la couronne doit être en rapport avec l'environnement (largeur du domaine public, distance entre les façades des immeubles en vis-à-vis, hauteur des façades des immeubles, infrastructures aériennes et enterrées, etc.) ;
- ▶ Le type d'enracinement (structure du trottoir, présence de canalisations) ;
- ▶ La fructification (nature du revêtement du trottoir, parking) ;
- ▶ La résistance aux maladies ;
- ▶ La fréquence d'entretien (taille, élagage, rejets des souches) ;
- ▶ La sensibilité aux attaques de pucerons (miellat sur trottoir ou sur véhicules en stationnement) ;
- ▶ L'esthétique (coloration automnale, fleurissement, port).

Le projet veillera donc à planter des essences végétales adaptées au secteur, à la faune locale et n'implantera pas d'essences considérées comme « invasives ». Pour cela, on s'appuiera au maximum sur le document de l'Agence Régionale de la Biodiversité en Ile-

de-France : *Flandin, J., (2019), Plantons local en Île-de-France, ARB îdF, p.102*. Ce guide recense, de façon non exhaustive, les arbres, arbustes, arbrisseaux, plantes couvre-sol, plantes aquatiques et semi-aquatiques, annuelles, bisannuelles et vivaces issues du bassin parisien. Il constitue une bonne base à prendre en compte pour planter local et durable.

Les plantations, adaptées au contexte local, nécessiteront ainsi un entretien limité.

Figure 46 - Plan des plantations prévues sur le site

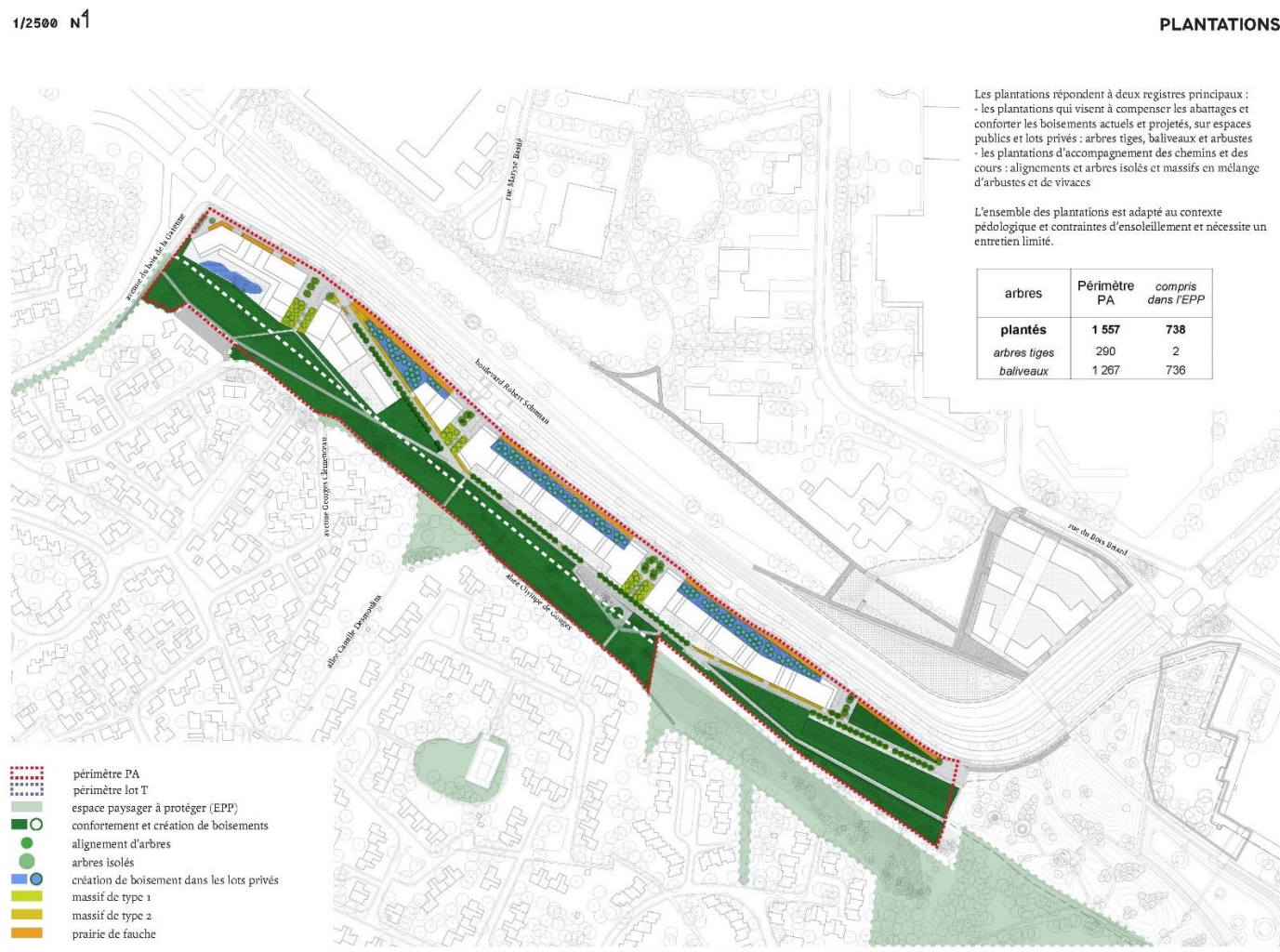
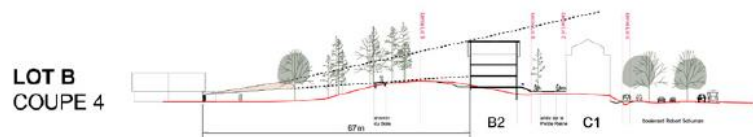


Figure 46 - Exemples d'intégration du projet au merlon boisé au niveau du lots B2

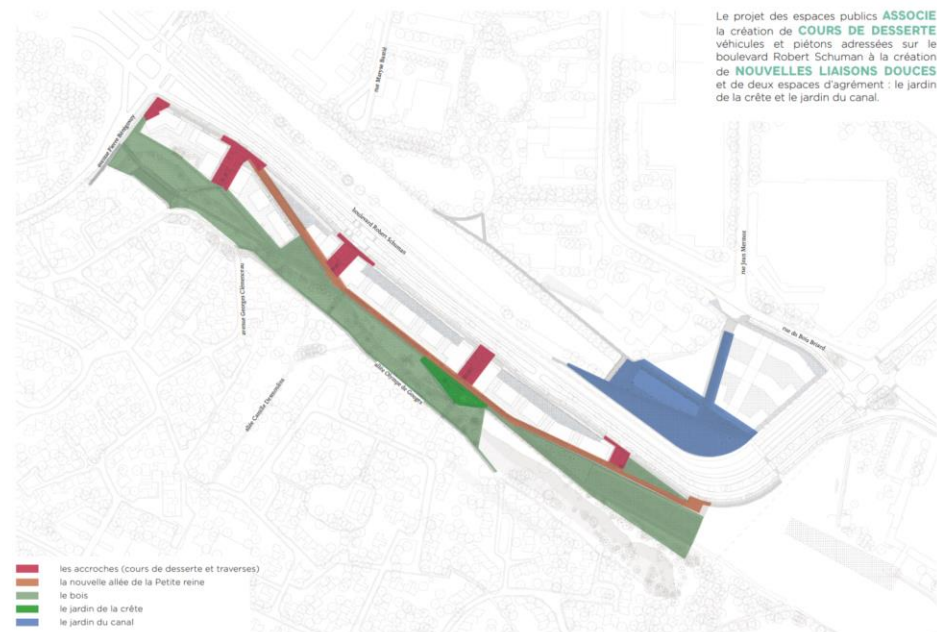


Des espaces verts de qualité seront créés :

Le merlon qui fera l'objet d'un confortement de boisement sera traversé par des chemins et ponctué par le jardin de la crête, qui accueillera une aire de jeux et du mobilier d'agrément.

Le jardin du canal, situé au niveau du coude que forme la route 446 dans le but de qualifier l'entrée de ville, accueillera des prairies, des baliveaux, ainsi que des arbres tiges. Il proposera des cheminements dédiés aux modes doux permettant de connecter la zone d'activités aux stations de Tram, notamment via la voie verte réalisée dans le cadre des travaux du Tram.

Figure 47 - Plan des espaces publics



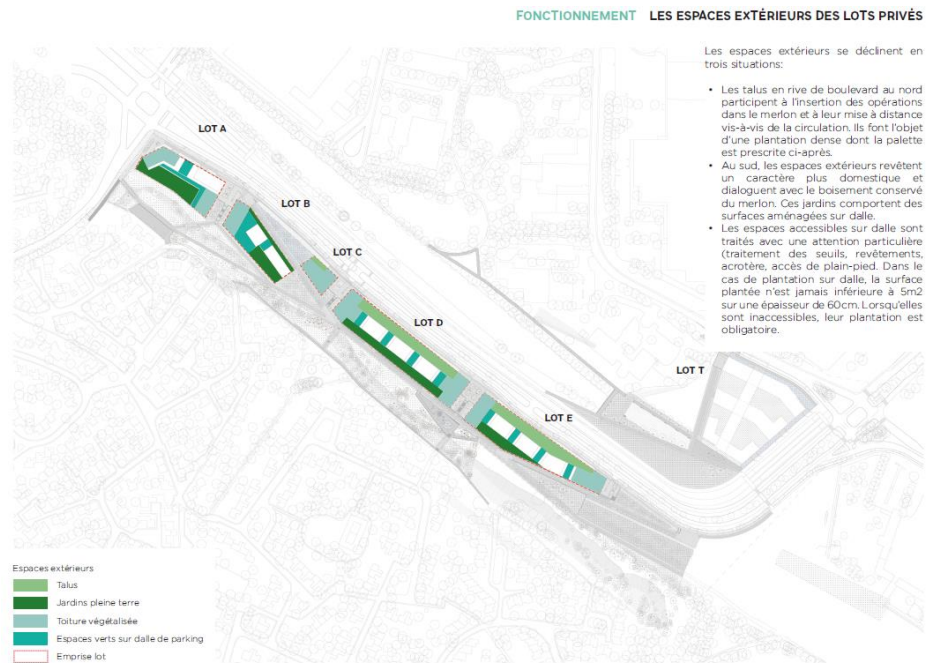
Source : Plan masse, Agence SATHY, juillet 2023

Côté boulevard, l'enjeu est de prendre en charge le dénivelé et de fabriquer un filtre végétal avec la voie par la création de talus plantés.

Les deux entrées de quartier du projet de logements seront marquées par ces talus plantés, traités suivant le même principe que le confortement du boisement du merlon. Les espaces privés en interface entre le boulevard et le bâti seront également constitués de talus plantés.

Côté boisement, les jardins à niveau ou en creux par rapport à la nouvelle allée de la petite reine seront des espaces d'adressage et d'usage.

Figure 48 - Plan des espaces extérieurs privés



Source : Plan masse, Agence SATHY, juillet 2023

Le projet respecte l'ensemble des règles permettant la prise en compte de la qualité des paysages, la suppression de la marge de recul ne vient pas impacter cette thématique.

5.5. Synthèse

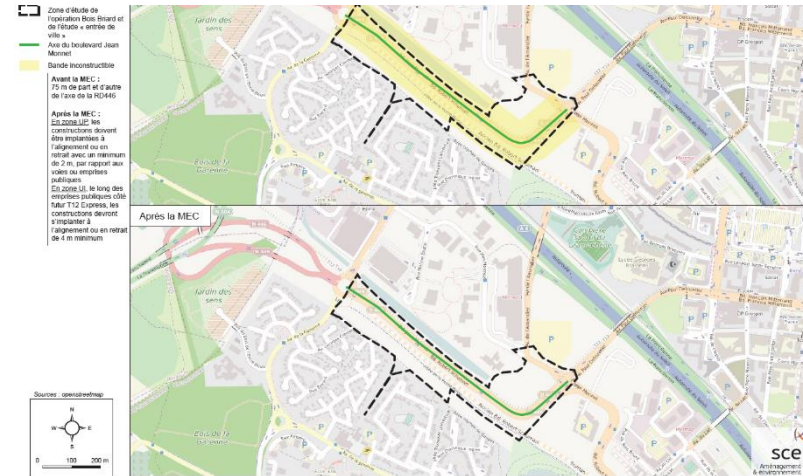
Compte tenu des enjeux et objectifs du projet, la bande d'inconstructibilité, de 75 m, est supprimée sur ce tronçon de la RD446. Cela permettra notamment :

- ▶ **De permettre l'implantation de bâti, alternativement à l'alignement ou en retrait, pour :**
 - Séquencer la façade du boulevard,
 - Limiter ainsi l'effet de front,
 - Mettre à distance certains bâtiments du boulevard urbain,
 - Végétaliser les espaces libres en faveur de la qualité paysagère, de la gestion des eaux pluviales et de l'atténuation des nuisances du boulevard,
 - Animer le boulevard,
- ▶ **De limiter les emprises du bâti sur le merlon pour ainsi :**
 - Limiter les excavations de terre,
 - Limiter la longueur des accès à créer, et donc l'imperméabilisation du sol et l'insécurité des usagers,
 - Limiter l'abattage des arbres du merlon,
 - Limiter les covisibilités avec le quartier pavillonnaire,
 - Pacifier le haut du merlon avec la création de chemins et de parcs.

Les principes de l'article L111-8 du code de l'urbanisme sont respectés :

- ▶ **Nuisances :**
 - Isolations de façades ;
 - Distanciation de certains bâtiments et végétalisation des espaces libres entre le boulevard et les bâtiments ;
- ▶ **Sécurité :**
 - Accès et circulations routières ponctués de ralentisseurs et passages piétons à feux tricolores ;
 - Distanciation entre le trottoir et la route (stationnements et plantations) pour sécuriser les piétons du risque TMD par voie routière ;
 - Distanciation des futurs bâtiments tertiaire de la canalisation de gaz et du risque TMD associé ;

Figure 49 - Carte de la bande inconstructible avant et après la MEC



Source : SCE, 2021

- ▶ **Qualité architecturale :**
 - Taille des bâtiments respectueuse de son environnement bâti et de la forme et du merlon et de son boisement ;
 - Orientation des bâtiments de sorte à limiter l'effet de front ;
- ▶ **Qualité de l'urbanisme et des paysages :**
 - Maintien de la bande boisée du merlon comme « éléments du paysage à protéger ou à mettre en valeur au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme » ;
 - Création de circulations pour relier les quartiers entre eux ;
 - Végétalisation des espaces libres et création de jardins ;
 - Gestion extérieure des eaux pluviales (noues plantées).

Les orientations d'aménagement inscrites à l'OAP Secteur 446 – Bois Briard respectent les principes de l'article L111-8 du code de l'urbanisme. Les évolutions envisagées sur l'OAP n°2 secteur 446 – Bois Briard dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU ne viennent pas modifier les effets.

Figure 50 - Carte de l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard – Avant mise en compatibilité

Permettre l'accueil d'une nouvelle population au sein d'un projet urbain de qualité qui s'insère dans son environnement

Réaliser environ 300 à 400 logements :

■ Une densité dégressive : des logements sous forme de collectifs jusqu'à R+3+A/C en front du futur boulevard urbain et sous forme de logements intermédiaires, maisons de ville, en deuxième rideau, de manière à assurer une transition avec les quartiers pavillonnaires existants.

— Principe d'alignement du bâti sur le boulevard

▲ Principe d'accès, depuis le boulevard, aux futurs logements

■ Préserver les Merlons, zone tampon entre les quartiers existants et les constructions, au plus haut de la butte, coté quartiers existants du centre ville.

■ Possibilité de développer des activités économiques en continuité de l'actuelle zone d'activités Saint-Guesnault.

Améliorer la desserte autour du Tram 12 Express et d'un nouveau boulevard urbain

— Accompagner l'arrivée du futur Tram 12 Express

○ Faciliter l'accessibilité des deux futures stations du Tram 12 Express

□ Réorganiser et requalifier le carrefour d'entrée de ville

— Réaliser un boulevard urbain, accompagné d'aménagements publics paysagés et de qualité

— Développer les liaisons douces que ce soit le long du futur boulevard ou dans un axe nord sud

— Aménager un accès à l'autoroute.

Aménager un parc au cœur du territoire communal qui fasse le lien entre Centre et Canal

■ Réunifier le parc du Lac et la Ferme du Bois Briard

★ Créer une nouvelle salle polyvalente

Valoriser l'avenue de l'Orme à Martin, lien majeur entre Centre et Canal

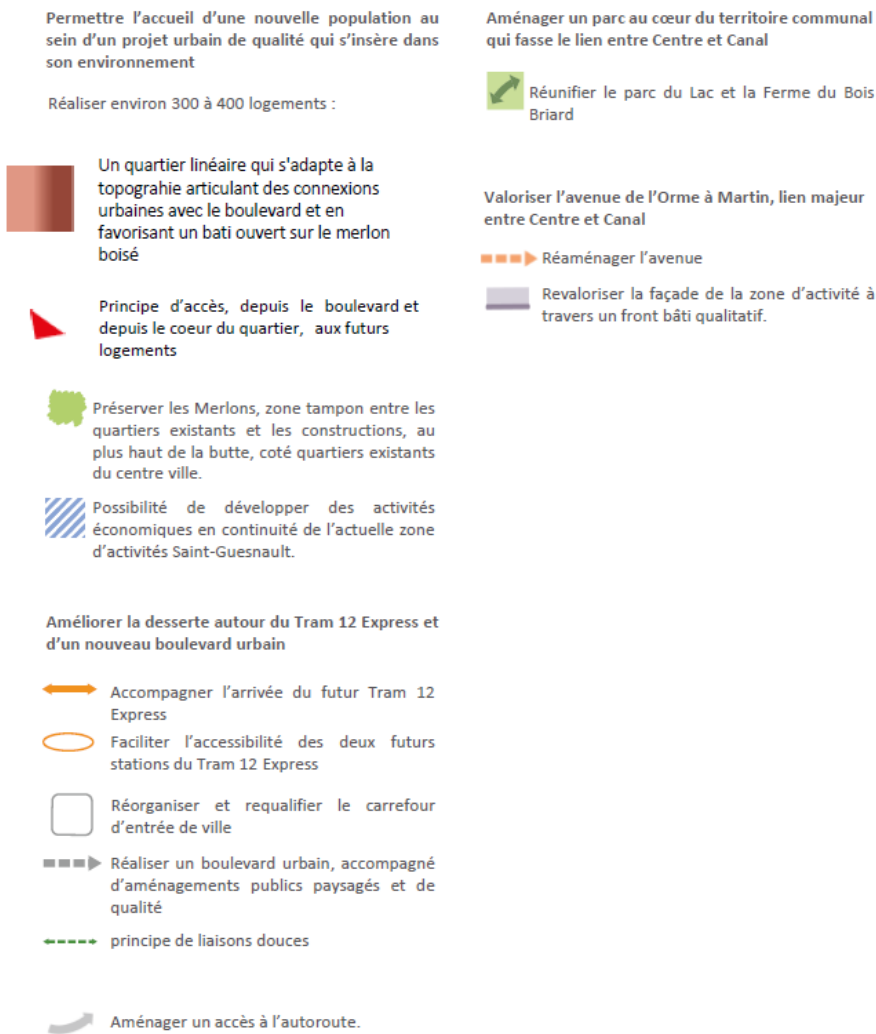
— Réaménager l'avenue

■ Revaloriser la façade de la zone d'activité à travers un front bâti qualitatif.



Source : PLU Courcouronnes, 2017

Figure 51 - Carte de l'OAP n°2 Secteur 446 – Bois Briard – Après mise en compatibilité



Source : PLU Courcouronnes, après mise en compatibilité



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GROUPE KERAN