Version 7



Figure 1

Pour une Marchabilité À EC

Commission Piétons de Dare-Dare (mai 2026)

Ce document est le fruit d'un travail collectif de la Commission Piétons de Dare-Dare. Celle-ci est née en septembre 2021 à l'initiative de Jean Barré, de Luc Sédard, d'Elisabeth et Jean-Claude Brémaud. Ce petit noyau de « passionnés » de leur ville constitue ladite Commission rattachée à l'Association Dare-Dare.

Association DARE-DARE *1 rue Rossini, 91000 Evry-Courcouronnes* Mail : 91dare.dare@gmail.com,

Pour joindre un co-auteur de cette étude : Jean-Claude Brémaud – 06.83.05.93.26

Avec la collaboration de Marcel Jocrisse, retraité non-voyant et José Gomes de France-Handicap.

Marchabilité

de la ville

d'E-C

Dare-Dare Commission Piétons

État des lieux - juin 2026

Marchabilité de la ville d'Evry-Courcouronnes

1- Le constat urbanistique du centre :

Un modèle tout voiture ?

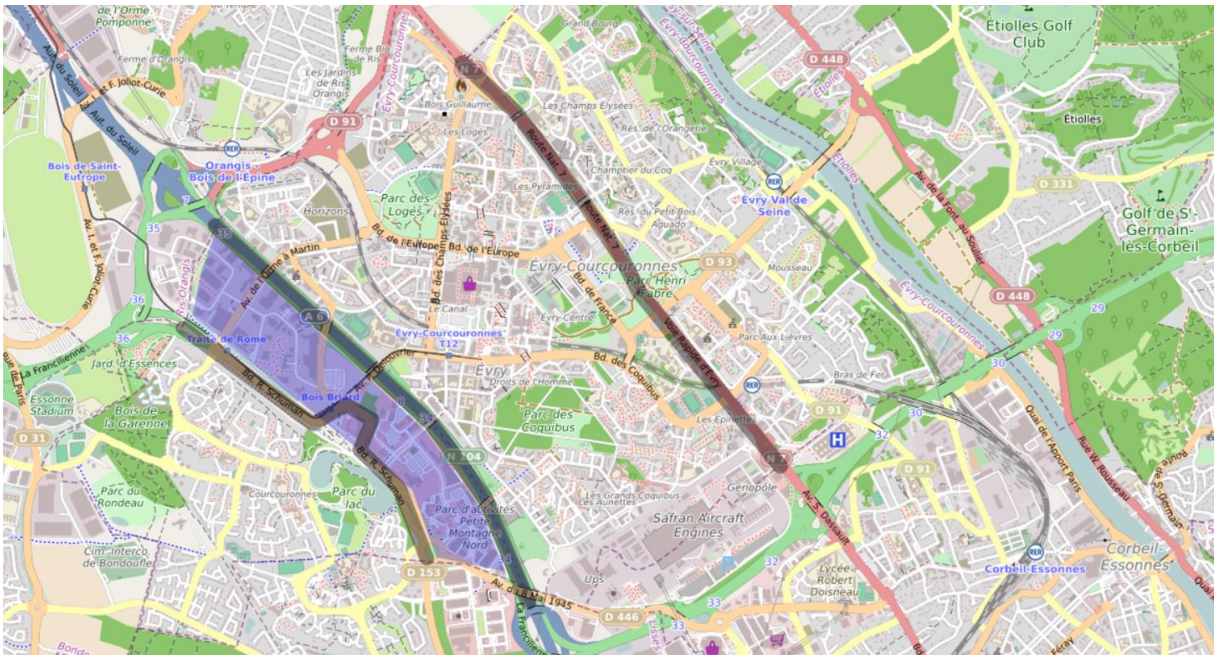
Inaugurée, en grandes pompes, le 19 mars 1975, Evry Ville Nouvelle a fait rêver bien des pionniers : tout allait y être merveilleux, facilité même, notamment pour les mobilités. Oui, les déplacements à l'intérieur d'un même quartier sont rendus agréables par de larges allées éclairées, dotées parfois de bancs et pourvus d'une signalétique (quelquefois). Mais joindre le Centre n'est pas rendu *visible* des différents quartiers, sauf, en partie, pour les Épinettes et les Aunettes. La structure de la ville, pensée autour de quartiers quasi autonomes, est ceinte de voiries de 2 fois deux voies qui entourent ce centre[1]. Celles-ci créent une rupture physique et psychologique qui invitent plus aux déplacements automobiles qu'à la marche à pied… Le linéaire de trottoirs qui longe directement le pôle administratif de la capitale de l'Essonne, la Préfecture, symbole ô combien des services publics, n'est utilisable que très partiellement par le piéton et l'accès au conseil départemental adjacent est malaisé d'accès pour un piéton lambda et impossible pour un PMR… Le trottoir de l'autre côté du Boulevard de France est sous-dimensionné et son revêtement très dégradé.

[1] Fin 2025 les services de l'Agglomération étudieraient la transformation de cet anneau par la création d'une piste cyclable sur une des voies et l'élargissement des trottoirs (un Mail ?).

Les urbanistes, eux-mêmes, croyaient-ils à la marche, comme mode de déplacement des quartiers vers le Centre ? On pourrait en douter ! Cela fait plus de cinquante ans que cela dure ! ça suffit, pensons-nous !

Le principe « Evry ville nouvelle » n'a plus cours depuis le 31 décembre 2000. La fusion de deux des quatre communes de cette ex-ville nouvelle, depuis le 1er janvier 2019, n'a pas améliorée la juxtaposition des deux quartiers situés au nord et au sud de l'autoroute et de la zone industrielle qui la borde.

Plan d'Evry-Courcouronnes



Description synthétique

La ville est orientée parallèlement à la Seine, sur sa rive gauche. Le plan permet de visualiser les « obstacles » qui partagent l'agglomération en quatre :

- La N 7 limitée à 90 km/h
- L'A 6 couplée à la Francilienne
- La D 446, boulevard à 2 x 2 voies

Entre la Seine et la N 7 se trouvent le centre historique d'Evry et des quartiers résidentiels.

Entre la N 7 et l'autoroute sont concentrés les bâtiments administratifs, les sites universitaires, Genopole, le centre commercial et des quartiers d'habitation.

Entre l'A 6 et la D 446 la zone (de couleur bleutée) est strictement réservée à des activités industrielles et commerciales.

Au sud-ouest de cette route le quartier de l'ancien Courcouronnes est exclusivement résidentiel.

Une incongruité… centrale : Le Rouillon !

Un vaste espace, dit du Rouillon, faisant face aux bâtiments administratifs de la capitale de l'Essonne, s'apparente à une vaste zone sans végétalisation ni construction… sans vie, pas encore mis à l'étude et donc non-urbanisé : c'est un grand « délaissé » utilisé comme parking par les personnels d'administration ou services, notamment pour ceux de la Préfecture et du conseil départemental. Cette zone sans activité, fait très mauvais effet en ce lieu fréquenté, un jour ou l'autre par les habitants du département. Cœur de ville. Cœur de Ville ? Zone « morte » elle renforce la rupture physique et surtout psychologique quartiers/Centre car tout autant qu'une « casse à voitures », un délaissé, elle participe à exagérer les distances perçues entre l'habitat des différents quartiers périphériques du Centre où sont concentrés les administrations, gares et commerces… et débouche sur le calme du premier cimetière de la ville.

Les deux coupures que représentent la N7 et la A6 n'ont pas bénéficié, à ce jour, d'un traitement atténuateur des dites coupures.

L'atout que représente La Seine, en dehors des discours, n'est pas assez prise en compte comme espace de rencontre, de marche : à ce jour, aucun cheminement fort ne la relie au Centre.

Un pont a été réalisé dans les années 1970, au-dessus des voies ferrées, pour relier l'Avenue du Maréchal Juin au boulevard des Coquibus. Ce pont n'a jamais été raccordé à une de ces voies routières. Il ne figure d'ailleurs plus sur les plans de la ville… et pourtant il est toujours bien là et pourrait (devrait) relier le Parc des Coquibus à la Coulée Verte pour servir de grande radiale piétonne Nord/Sud.

2- Notre démarche : Se former, d'abord

L'urgence climatique fait des mobilités douces non une option possible mais une nécessité nouvelle qui s'impose à chacun.

Les membres de la Commission Piétons, issus pour les ¾ d'activités éloignées des questions d'aménagements urbains, ont une priorité : se former aux enjeux de la mobilité. Aussi fréquentent-ils les journées de Rencontres Nationales de la Mobilité Douce et sont abonnés aux podcasts d'organismes tels que Cerema, 60 Millions de Piétons, Réseaux vélo et marche… La formation nous permet d'acquérir, progressivement un savoir technique et psychosociologique sur les déplacements doux et nous autorise à produire des analyses, des observations et préconisations s'appuyant sur des textes réglementaires et sur les retours d''expériences de nombreuses municipalités et associations.

L'engagement dans la Cité

La Commission est reconnue par le Maire, l'élu en charge des mobilités et le service technique en charge des études concernant les différentes formes de mobilité. Deux à trois rencontres annuelles de travail se tiennent à l'initiative de l'une ou l'autre partie.

La Commission fait partie d'instances communales telles que les Commissions d'Accessibilité de la Commune et de l'Agglomération.

La Commission pratique la concertation avec les différents partenaires locaux. À sa demande, les techniciens du Conseil Général, ceux de l'Agglomération et principalement ceux de la commune ont été contactés et ont bien voulu entendre nos remarques et préconisations. Nous nous sommes également enrichis de leurs connaissances des contraintes et d'une meilleure approche réglementaire. Nous maintenons des rendez-vous périodiques avec les représentants de la Commune pour que les déplacements piétonniers soient rendus possibles ici, améliorés là et rendus agréables sur de nouveaux itinéraires, notamment pour améliorer les liaisons quartiers/centre-ville qui font partie de nos priorités.

3- Nos priorités « politiques »

À notre connaissance, aucune étude « systémique » engagée à ce jour ne permet d'entrevoir une logique et une facilitation des déplacements multimodaux.

Il semble également qu'aucune démarche citoyenne et/ou à l'initiative d'élus n'ait été entreprise pour revoir et compléter les axes marchables directs entre les quartiers et le Centre (quand ils existent). À l'intérieur du périmètre du dit Centre, des trottoirs rendent le déplacement piétonnier difficile tant ils sont trop étroits et difficiles à un PMR (parfois pas d'abaissé au trottoir et des carrefours sans passages piétons). Nous militons pour des trottoirs d'1m40 m sans entrave, norme minimum en cours (certains militent pour des trottoirs d'1m80 de large pour faciliter le croisement de PMR).

Oui, nous nous inscrivons dans les courants de chercheurs contemporains qui mettent en avant les convergences qui existent entre réchauffement climatique et prévention de maladies cardio-vasculaires, notamment[2]. Car d'une part, combattre le réchauffement climatique passe, nécessairement, par une forte diminution de l'utilisation d'énergies fossiles et donc de l'utilisation, notamment, de véhicules personnels fonctionnant à ce type d'énergie. D'autre part, la marche à pied, c'est bon pour le cœur (et en prévention de bien des maladies comme le cancer, l'obésité…), et c'est bon pour la planète… et ça favorise la rencontre sociale ! Oui, choisir la marche n'est pas anodin et privilégie le bien commun, environnemental et social !

[2] **Revue Que Choisir avril 2026** : « La marche et le vélo constituent des solutions efficaces pour améliorer le pouvoir d'achat, la santé et la qualité de vie, tout en réduisant l'empreinte environnementale des déplacements. Pourtant, leur développement reste fortement freiné par des infrastructures inadaptées. Notre enquête nationale menée en février 2024 par nos bénévoles montre que **70 % des trajets piétons testés comportent au moins un problème d'aménagement, souvent lié à l'état ou à l'absence de trottoirs ».**

Les enseignements des « chemins de chèvre »

À l'observation, nous ne remarquons pas de grandes migrations journalières sur les trottoirs d'Evry entre les quartiers et le Centre… La marche n'est pas le mode de déplacement privilégié des Evryens !

Il faut dire que les habitants « pionniers » des années 1970 sont arrivés dans une ville en chantier où les voiries avaient parfois des sections inachevées (souvent boueuses), où les trottoirs n'existaient pas tous en dehors des quartiers eux-mêmes, où des ZAC existaient sur le papier mais pas encore sur le terrain... Tout ceci donnait le sentiment que la voiture était nécessaire, d'une manière *évidente* (!), à cause des inachèvements divers[3] et de l'environnement encore peu gratifiant. Hormis un réseau de bus reliant les quartiers au centre-ville, l'habitude s'est prise de se déplacer en voiture, comme une évidence…

Celle-ci perdure : le Centre est perçu comme « éloigné », loin. Les deux fois deux voies automobiles, véritables périphériques de centre urbain, vous aspirent, empêchant l'émergence d'un examen lucide des distances et temps de parcours réels à pied… tout ceci est renforcé par l'absence de voies piétonnes dédiées, directe, vers le Centre ou le quartier adjacent.

L'évident ne s'appuie sur rien d'objectif ! Les ressorts psychosociologiques individuels sont ici sollicités sournoisement et produisent des informations inexactes, celles inconsciemment attendues par l'Evryen « paresseux ». On est donc loin d'approches objectives ! Nous faisons de ce terme « évident » un quasi concept.

[3] Un des rédacteurs de cet opuscule, « pionnier » des années 1974, reconnaît avoir été le citoyen de cette perception d'un Centre suffisamment éloigné de son domicile (1 km200), 12 à 15 minutes de marche… Cinquante ans plus tard, plus vieux de cinquante ans aussi, il rougit de s'être fait berner par sa perception

Les membres de la Commission Piétons de Dare-Dare veulent promouvoir, à terme, un maillage (Mails ou « magistrales[4] »), au tracé le plus direct possible vers le Centre, doté de revêtements « tous temps » pour PMR, poussettes et déambulateurs, d'un éclairage public, de bancs, de végétalisation adaptée au lieu, et d'un balisage clair.

La création spontanée de chemins de chèvres[5] devrait donne lieu à un examen bienveillant de la part des services techniques de la ville : ceux-ci représentent, souvent, la non prise en compte par le paysagiste (ou l'urbaniste) des besoins de déplacement direct du citoyen d'un quartier… qui se déplace également en shuntant les angles droits : « *faites-nous des arrondis* », messieurs les paysagistes-urbanistes, autrement nous piétinerons, en biais, votre pelouse taillée au cordeau !

Nous faisons le pari (vérifié par les villes vraiment marchables) que la multiplication de « magistrales », ces itinéraires larges dévolus aux piétons, au revêtement de qualité, doté de bancs, d'éclairages sécurisants, d'un balisage indiquant le temps de marche… devrait provoquer un bouleversement des perceptions et progressivement modifier les pratiques des Evryens… heureux de se croiser sur des trottoirs de qualité et s'interpellant les uns les autres : des trottoirs pour faciliter la rencontre sociale !

[4] Le terme de « magistrale » semble progressivement s'imposer dans la littérature de définition de voies nouvelles (ou de voies adaptées)

[5] Les urbanistes utilisent l'expression « chemin de chèvre » pour signifier la création, par des marcheurs, d'un cheminement non prévu, un raccourci au travers d'une pelouse et/ou d'un terrain vague…

Marchabilité et communication

Une chose est de se déclarer « ville marchable » près d'Institutions diverses, une autre est de le vouloir vraiment et d'œuvrer à l'adhésion des élus et du maximum d'habitants.

- Un plan de mobilité incluant bien sûr le « piéton » est le bon cadre pour un travail conjoint des services techniques de la ville et d'associations de mobilités douces.
- Une mise en valeur d'évènements culturels privilégiant les déplacements à pied célébrerait l'adhésion de la ville au label « ville marchable ».
- La transformation progressive de certains axes structurants en Mails.
- Mails de liaisons majeurs entre quartiers et en direction du Centre. Ceux-ci seront dits de Haute valeur environnementale car végétalisés, au sol drainant dans la mesure du possible, éclairés, dotés de bancs, balisés (avec indication des temps de parcours et des directions (sans oublier celles pour rejoindre des toilettes publiques), des mails testés par une association de PMR et PMA…

Vous avez dit « Piétons » ?



Qui sont les piétons dont on parle ? Les jeunes, les valides, les joggeurs ? Non ! **Pas que… pas qu'eux !**

Notre démarche inclut l'ensemble de la population, de l'enfant qui fait ses premiers pas au vieillard hésitant… avec une attention particulière aux PMR, PAM et autres handicapés !

Nous sommes tour à tour, des marcheurs du quotidien et des flâneurs du week-end. Nos préoccupations sont alors différentes, pressés en semaine pour rejoindre la gare, adeptes du chemin le plus court, et bucoliques le dimanche dans les parcs urbains, adeptes des explorations les plus tortueuses…

Le piéton ne se déplace pas toujours seul, à l'instar des nounous, avec des poussettes et des enfants se tenant par la main… Ou bien ceux qui promènent leurs chiens, tenus en laisse ou pas… **Tous en marche, tous bienvenus sur les magistrales[6], mails et trottoirs d'Evry-Courcouronnes !**

[6] Les "magistrales piétonnes" seront les axes structurants du schéma directeur piéton, liant de façon directe les centralités de quartier et améliorant ainsi la lisibilité urbaine. Elles offriront aux piétons une haute qualité de services.



Qu'est-ce qu'un trottoir ?

En France, la **largeur légale minimale d'un trottoir** est définie par le **Code de la voirie routière** et les normes d'urbanisme, notamment dans le cadre de l'accessibilité pour tous (loi du 11 février 2005).

Largeur minimale légale :

- **1,40 mètre** : C'est la largeur minimale exigée pour un trottoir neuf ou réaménagé, afin de permettre le croisement de deux personnes, dont une en fauteuil roulant.
- **Exceptions** : Dans certains cas (contraintes techniques ou urbaines), une largeur minimale de **1,20 mètre** peut être tolérée, mais cela reste exceptionnel et doit être justifié.

Autres règles importantes :

- **Accessibilité** : Les trottoirs doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite (pente maximale de 5 %, absence d'obstacles, etc.). Question des « abaissés ».

Et lorsqu'un piéton doit quitter un trottoir, sa zone de sécurité…

- Pour passer d'un côté à l'autre de la rue :
  - L'article R415-11 du code de la route modifié par le décret du 12 novembre 2010 précise les conditions de priorité
  - S'il existe un passage piéton, la loi N° 2019-1428 du 24/12/2019 doit le faciliter[7].

- Pour franchir un carrefour, les préconisations du CEREMA[8] indiquent que les passages piétons doivent être réalisés dans l'axe du trottoir, sans déport abusif.

L'ensemble de ces règles n'a qu'un but : permettre une plus grande harmonie entre des modes de déplacement dont il convient de mesurer l'importance et la nécessité.

Le trottoir est à l'usage exclusif du piéton !

[7] La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, relative à l'orientation des mobilités (LOM) impose, d'ici le 31 décembre 2026, la neutralisation du stationnement motorisé dans les cinq mètres en amont des passages piétons.

[8]

Actions prioritaires à entreprendre :

- Agir sur les déficiences criantes :
  - Absences totales de trottoirs :
    - Passage sous la Nationale 7
    - Bd Maréchal Leclerc (vers les bretelles d'accès et de sortie du Champtier du Coq)
  - Trottoirs très étroits :
    - Bd de France (trottoirs des deux côtés)
    - Cours Blaise Pascal (cent premiers mètres, trottoir côté pair, face au n°48)
    - Rue Henri Rochefort (0,70 m le long de la Communale)
  - Trottoirs avec obstacles
    - Arbres dans l'axe du passage piéton
    - Bouches à incendie…
  - Absences de passages piétons
    - Ronds-points du Centre-Ville et ailleurs…

Cet état de fait n'est pas nouveau… il est même présent depuis plus de 50 ans ! Redisons-le : il semble que tout le monde s'en accommodait hier, les urbanistes, les élus, les techniciens… et les habitants…

- Le carrefour du Traité de Rome, un carrefour à repenser…

Le carrefour du Traité de Rome, en bordure de la commune, sur la D 446 (voie de délestage de la Francilienne à 2 fois 2 voies) est un exemple significatif. Croisement complexe entre :

- Une ligne de tram-train matérialisée par une station
- Cinq lignes de bus (4201, 4204, 4214, 4504 et 9105) sans aucun arrêt à proximité immédiate…
- Un seul trottoir sur l'avenue de l'Orme à Martin dans un état… déplorable
- Pas d'arrêt-minute pour la dépose de passagers pour le T12…
- Absence de piste cyclable digne de ce nom reliant le quartier de Courcouronnes village au Canal sauf pour traverser la D 446…

C'est pourquoi il n'y a pas une minute à perdre… il en va de la sécurité des déplacements des Evryens qui se mettent à arpenter leur ville pour créer moins de pollution, prévenir un ensemble de maladies et se rencontrer en cheminant ou assis sur un banc !

Les imperfections[9] ne seront pas corrigées du jour au lendemain. Aussi nous préconisons un plan de rattrapage, en trois étapes, étalé sur plusieurs années.

-

[9] La photothèque de la Commission Piétons de Dare-Dare dispose de plus de 870 photos illustrant des imperfections plus moins « sécuritaires » (notre premier critère d'interpellation des élus et techniciens).

Une Marche à trois temps

- **Court terme** (2026, 2027) : remédier aux trottoirs étroits et ceux avec obstacles.

- **Moyen terme** (2028-2030) : créer les passages piétons manquants et la sécurisation d'un cheminement sous la N7.

- **Long terme** 2030-2032) : création de Magistrales, de Mails reliant les quartiers au Centre et les quartiers entre eux (avec prolongement en direction des communes limitrophes).

Tout cela en étroite collaboration avec les élus, les habitants, les associations liées à la mobilité douce.

A - Court terme

1.1 Trottoirs inexistants ou impraticables



Trottoir de la Préfecture (« aux feux » de l'entrée du Conseil départemental). Nous préconisons la mise aux normes du dit trottoir par empiétement sur la partie herbeuse. (Attention à l'implantation des mâts de signalisation routière : ils ne doivent pas « entraver » le déplacement des PMR, notamment).



Cours Blaise Pascal (niveau du 48) : le cheminement avec béquille de cette personne n'est pas « assuré », tant l'étroitesse du trottoir ne lui permet pas de poser sa béquille plus sûrement. Absence d'abaissement de trottoir à l'entrée et à la sortie du parking situé à gauche. Nous préconisons la suppression des places de parking sur cette section de voirie pour porter le trottoir à 1,40m, minimum.



Avenue du Lac : cinq marronniers alignés rendent le passage très difficile pour les promeneurs et particulièrement pour les PMR, PAM… et autres poussettes. Nous préconisons la suppression (exceptionnelle) de ces cinq marronniers, avec recul de la clôture grillagée (alignement au mur du parking).



Place Estienne d'Orves. Passage piétons débouchant sur un arbre et sa grille de protection. Préconisation : déplacer le passage piétons par suppression d'un emplacement de stationnement (maintien de l'arbre).

B – Moyen terme



Rue Henri Rochefort (Épinettes). Particularité de cette voirie : elle n'est dotée d'un trottoir que d'un seul côté de sa chaussée. De plus, celui-ci (photo) n'est pas aux normes et mesure : 0,70 m. La bordure bétonnée (0,13m) ne fait pas partie de la surface marchable car son emprunt comporte le risque d'un glissement d'un pied et le choc d'un bras dans le rétroviseur des voitures. Nous préconisons la suppression des six emplacements de stationnement automobile pour mettre ce trottoir aux normes des 1,40m (avec plots anti stationnement car la pratique de l'arrêt en double-file pourrait se transformer en stationnement par chevauchement de trottoir). Ce trottoir est très emprunté par les parents avec enfants dont de nombreuses poussettes… incapables de se croiser. (L'isolation du bâtiment scolaire a fait perdre 0,29m au trottoir). Création de stationnements de l'autre côté de cette section de voirie ?



Passage sous la N7 : <u>absence totale de trottoirs</u>. Grande dangerosité. Suppression d'une voie dans chaque sens pour créer un trottoir et une piste cyclable de chaque côté.



Rue Gutemberg (Champs Élysées) : panneau d'information et plots en béton contribuent à faire du trottoir un espace *empêché* à tout promeneur, notamment pour les PMR et PAM… et les poussettes et autres déambulateurs. Préconisations : suppression des plots et pose, en retrait, du panneau d'informations sur l'espace herbeux.



Un « chemin de chèvre » au cœur du Parc des Coquibus : il est très fréquenté par les familles et les classes scolaires entières qui veulent rejoindre le quartier des Aunettes à partir des Épinettes. Préconisation : un cheminement d'1m80 doit être réalisé avec un revêtement facilitant le déplacement de PMR et familles avec poussettes…

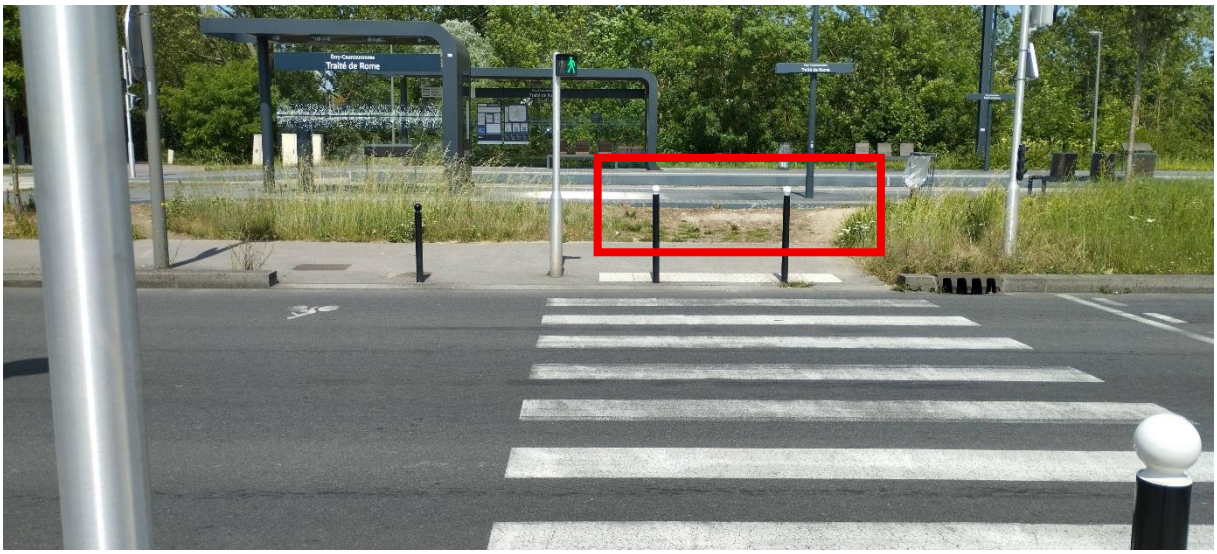


Deux courts sillons dans la pelouse de la station Traité de Rome du T12 :

Le premier rappelle que le piéton va au plus court et n'aime pas les angles droits…



Avenue de l'Aqueduc (Courcouronnes) : un chemin de chèvre à l'arrêt de bus qui dessert le terrain de tennis Christian France : les piétons qui utilisent également les transports en commun doivent pouvoir bénéficier d'un trottoir entre chaque arrêt.



Le chemin de chèvre (cadre rouge) permet de gagner le quai en ligne droite, face au passage piéton et évite plus de… 20 mètres aller-retour…



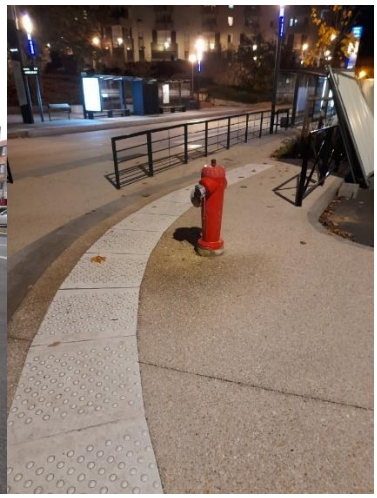
Rond-point des Galants Courts (Centre) : absence de passage Piétons et trottoir entravé par stationnement sauvage.

Préconisation : verbalisation par la Police municipale !

Bornes à incendie

L'implantation des bornes à incendie :





La norme qui régit l'implantation des bornes à incendie (NF S62-200) spécifie dans son paragraphe 5.4.1 *Généralités* que celles-ci « ne doivent pas constituer un obstacle dangereux ou gênant pour la circulation des usagers (piétons, personnes à mobilité réduites, etc.) »

Sur le territoire de la commune d'Evry, les bornes incendies installées sont pour la plupart récentes compte-tenu de la création de la Ville. Pourtant, si l'implantation de la plupart des bornes n'occasionne pas de gêne, plusieurs installées il y a moins de dix ans (et même une en 2025), « trônent » au milieu du trottoir et sont une gêne au déplacement, notamment des personnes avec handicaps moteurs et/ou visuels.

C – Long terme

Des Mails…

Ils en existent déjà quelques-uns :

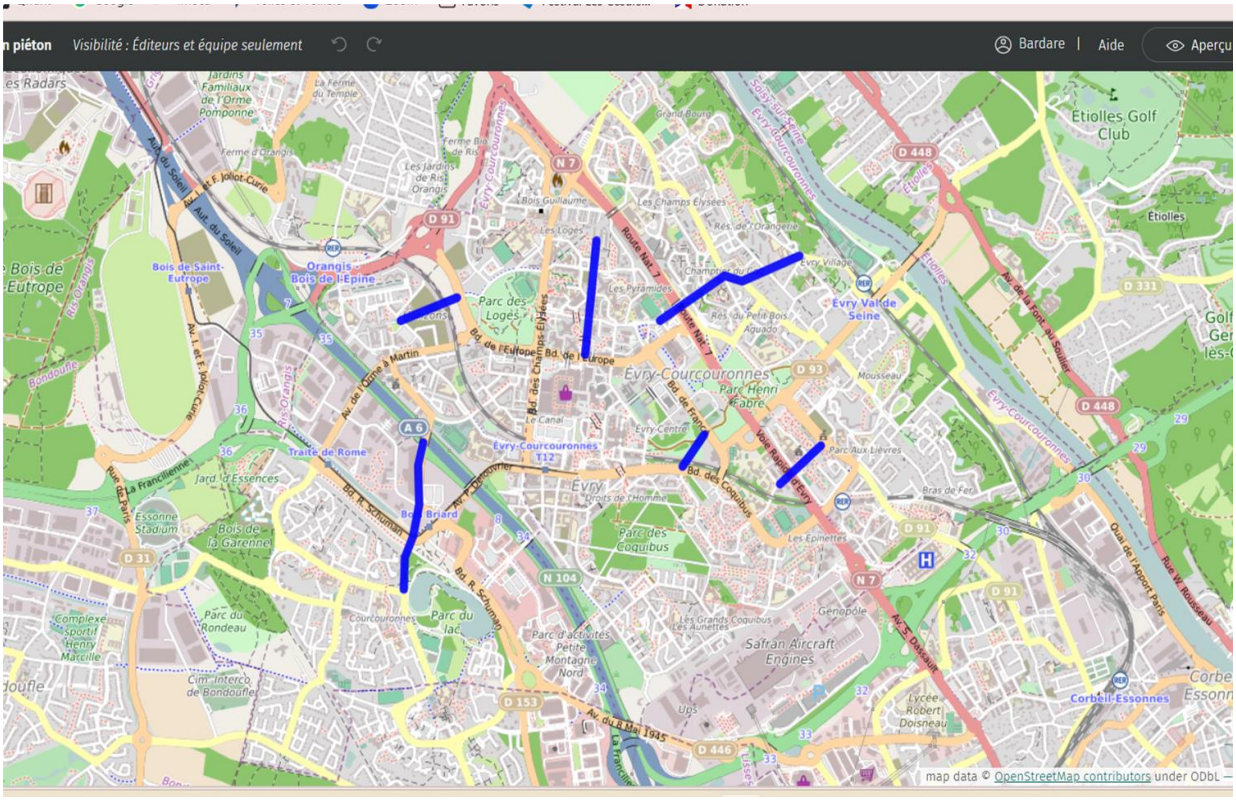
- Allée des rhododendrons (Parc des Coquibus)
- Allée du Marquis de Raies (Coquibus)
- Allée de Gaule (traversante de la Préfecture)
- Liaison Épinettes/Bras de Fer (Mail du Temps des Cerises)
- Liaison Champs-Élysées/Champtier du Coq (Allée Victor Hugo)
- Mail du Marchais Guesdon

Des Magistrales à créer :

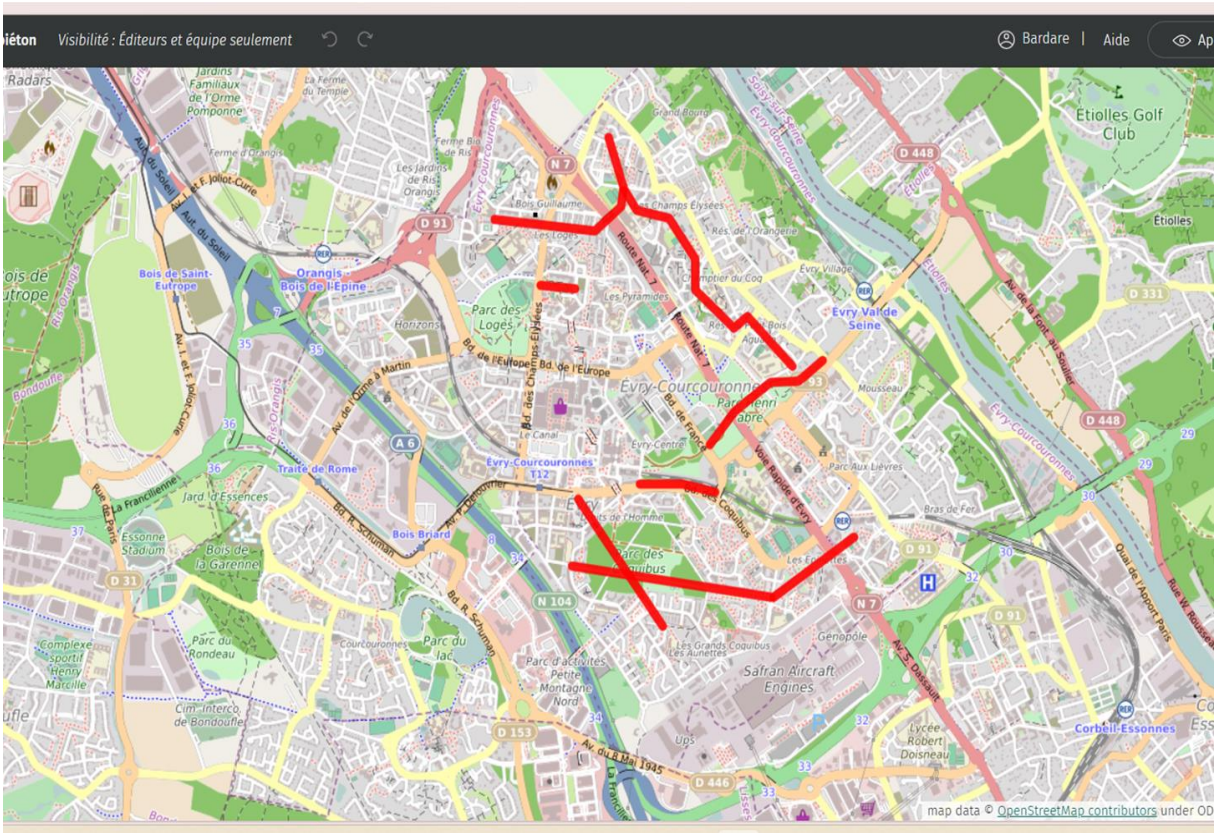
- Liaison Cœur des Champs-Élysées à Centre
- Liaison Champtier du Coq à Centre
- Liaison Parc aux Lièvres à Centre
- Liaison Courcouronnes/Canal
- Liaison Courcouronnes/Centre-ville, vie le Parc des Loges.
- Liaison Parc aux Lièvres/Champtier du Coq
- Liaison Coquibus à Coulée verte via le pont sur la voie ferrée.

Un plan « mobilités » pour EC ?

Axes à créer :



Axes existants :



Annexe I

Les leviers de la marche :

La mise en « marche » des citoyens d'une agglomération ne se décrète pas ! Elle est le fruit d'interactions complexes d'adaptations urbanistiques, d'éducations sanitaires, de communications et d'évènements valorisants la marche…

Un trottoir, pour être emprunter, doit correspondre à des critères (plus ou moins conscients), comme la rapidité d'accès à un point d'arrivée choisi, comme son confort (nature du revêtement), comme sa sécurité (éclairage)… bref, sa première qualité, être « attrayant ». Ce dernier critère est largement renforcé par la présence d'un élément patrimonial singulier sur le parcours, de vitrines commerciales alléchantes, d'espaces ombragés, de bancs, voire de fontaines…

Plus que la juxtaposition d'un Plan piéton à un Plan cycliste et à Plan Transports en commun… c'est d'un Plan « Mobilités » que notre ville a besoin !

Il doit se penser et se réaliser à partir du premier pas, à l'extérieur de son domicile, du citoyen de la commune ! Au travail !

Création d'une *ambiance* urbaine

Nous nous autorisons, dans les lignes qui suivent, une extrapolation urbanistique, tant la forme de la ville peut générer de la vie, de l'animation, de la marche ou, au contraire, juxtaposer des boites à consommation (de biens et services), loin des rencontres que les déplacements piétons peuvent générer !

Quelles corrections urbanistiques centrales pour Evry ?

- La *reprise* du parking du Spot, notamment celui situé à l'entrée de ville doit être envisagée. Cet espace mérite plus que des voitures en stationnement : il banalise l'espace et s'exhibe tel un parking de centre commercial hors agglomération. Il convient de « faire ville » dès l'abord de celle-ci, de « créer une ambiance urbaine » dans cette entrée d'agglomération. Des axes piétonniers conduisant au Spot et/ou à l'Agora et la gare dans un écrin fortement végétalisé, traverseront cet élément de ville, de vie… où quelques commerces ponctueront les déplacements.
- L'urbanisation du Rouillon (déjà signalée), cet autre parking qui coupe la ville en deux et rend très éloigné la perception des espaces à rejoindre… qui ne fait pas imaginer que la marche est possible… tant il est dur, sans vie, sans commerces, sans végétations… le contraire d'un lieu de vie, de ville… où il fait bon s'installer !
- Une intervention urbanistique forte est nécessaire pour relier deux entités dont leurs créateurs disaient combien elles sont complémentaires et rendre ainsi visible leur synergie… à la Porte Est de la Ville, Porte de Corbeil. Pour le moment la Nationale 7 les séparent : il s'agit de l'hôpital et de Genopole/AFM dont un urbaniste de talent devrait faire une composition dynamique où la coopération entre laboratoires ne serait plus un terme de communicant mais une réalité

observable, d'abord avec les pieds… Un lieu de vie avec commerces de proximité dont une boulangerie, maison de la presse-tabac, pressing, fleuriste… Nous reconnaissons que la réussite d'une telle reprise est compliquée, voire complexe et seul un urbaniste audacieux relèvera le défi d'une telle reprise urbanistique !

- Un maillage urbanistique aussi à trouver à l'entrée de la Ville, côté Ris-Orangis, les deux communes se tournant le dos… et pas que, peut-être !
- Travailler le ressenti « d'absence de centre-ville » que repèrent les personnes qui visitent la ville ou qui viennent satisfaire un besoin de produits et/ou de services. Beaucoup de pionniers du début des années 70 et qui habitent toujours la ville rejoignent ce ressenti !
- Il s'agit de tisser, tisser encore… là où des liaisons n'existent pas, là où des occupations de territoires sont au préjudice de l'animation de la ville… tisser pour resserrer, faire se rejoindre des fonctions éloignées de leur utilisateurs… tisser pour rendre plus proche, pour « faire ville » !
- Nous préconisons la suppression des ronds-points en agglomération : ils visent à ne favoriser que la fluidité automobile en permettant aux véhicules de ne pas s'arrêter aux croisements. Ce flot se fait au détriment des cyclistes qui doivent se comporter comme les voitures, même à plus faible vitesse, et ne « serrer » le bord droit qu'au moment de sortir du rond-point. Dans beaucoup de cas de notre agglomération, l'existence de piétons est « impensée », ignorée des concepteurs-réalisateurs de voiries et donc sans passages piétons. Leur objectif : favoriser la fluidité automobile et cycliste, comme dit précédemment. Notre objectif : priorité aux plus faibles dans le partage des voiries !

Des dessertes scolaires problématiques

- Plus qu'hier, on observe, depuis peu, une utilisation des véhicules personnels pour déposer les enfants à l'école de leur quartier : cette pratique nouvelle provoque des encombrements et génère des problèmes de sécurité aux abords des Écoles. La carte scolaire, pourtant, prévaut et chaque élève n'est pas à plus d'1 km à 1km500 de son domicile... soit un quart d'heure de marche, environ. Une réflexion est à engager sur les rues sans voiture au droit des écoles.

    - Ecole La Communale, rue Henri Rochefort
    - Ecole Saint Mathilde, rue Boulevard Aguado
    - Notre Dame de Sion, avenue de Ratisbonne

ANNEXE 2



Pont sur la voie ferrée (sur le terrain de l'Institut de Biologie). Il ne figure plus sur les plans de la ville ! Préconisation : utilisation de ce pont pour relier le Parc des Coquibus au Parc Henri Fabre, dite Coulée verte.

Grille d'analyse piétonne d'une voirie[10]

Que considérer ?

La Commission Piétons de Dare-Dare s'est dotée de « la grille de lecture » suivante. Que considérer :

1. Le trottoir est à l'usage exclusif des piétons.
2. La largeur du trottoir (1,80 pour le croisement possible de deux PMR, légalement 1,40).
3. La nature du revêtement du trottoir
4. L'implantation des passages pour piétons (et les abaissés)
5. Bandes d'éveil et de vigilance
6. La végétalisation
7. L'éclairage (sans oublier les passages en souterrains)
8. La « fontaine d'eau potable »
9. L'interdiction de stationner 5 mètres de chaque côté du passage piéton.
10. Le non-encombrement du trottoir :
    1. Implantation des lampadaires (idem pour passages souterrains)
    2. Implantation d'abribus
    3. Implantation de panneaux de signalisation
    4. Implantation de panneaux publicitaires
    5. Implantation de bornes d'incendie
    6. Implantation de poubelles
    7. Implantation d'arceaux pour vélos
    8. Implantation de mobiliers divers susceptibles de ne pas être repérés par un aveugle.

[10] **Ville d'Evry-Courcouronnes Règlement de voirie approuvé le 17 février 2022** https://evrycourcouronnes.fr/wp-content/uploads/2022/02/Reglement-voirie-approuve%CC%81-tampon.pdf