



Essonne

LE DÉPARTEMENT

— TERRE D'AVENIRS —

Évry, l'aménagement d'une ville nouvelle

Corpus documentaire

SERVICE EDUCATIF

Professeures relais :

Catherine Sironi et Séverine Ruffin
Coordinatrice Nathalie Noël

archives.essonne.fr

centenaire1914-1918.essonne.fr

ARCHIVES

DÉPARTEMENTALES

Sommaire

EVRY, L'AMÉNAGEMENT D'UNE VILLE NOUVELLE (CORPUS DOCUMENTAIRE)

Place dans les programmes scolaires	3
Proposition de mise en œuvre	3
Proposition de questionnaire et réponses attendues	4 – 5
I - LA GENÈSE DES VILLES NOUVELLES	6 - 17
L'objectif des villes nouvelles.	6
Chronologie : l'aménagement de la région parisienne et d'Evry, ville nouvelle.	7
Doc.1 : Extrait du film documentaire «D'Evry Petit-Bourg à Evry Ville Nouvelle», interview d'André Darmagnac, (27'14 à 32'). Mémoire et Patrimoine vivant, 2017.	8
Doc.2 : Carte de l'évolution de l'agglomération parisienne, 1805 - 1965.	9
Doc.3 : Editorial de M. Boscher, Député-Maire d'Evry-Petit-Bourg, 1964.	10
Doc.4 : <i>Evry ville nouvelle, la Troisième banlieue, 1960-2003</i> , Jacques Guyard, Espaces Sud, Evry, 2003.	11
Doc. 5 : La genèse du projet : « Une vraie ville, pas une banlieue de plus » (titre tiré du dossier Mémoire de la ville nouvelle, <i>Les idées de départ des urbanistes d'Evry ville nouvelle</i> , document mémoire n°10, janvier 2009, http://mavn.fr/).	12
Doc.6 : La naissance du quartier des Pyramides.	13
Doc.7 : Parc aux Lièvres, une histoire, une vie, extrait d'Evry magazine, n°116, nov.- déc. 2017.	14
Doc.8 : Assurer la desserte de la ville nouvelle : les liaisons internes Mémoire de la ville nouvelle. Les idées de départ des urbanistes d'Evry ville nouvelle, document mémoire n°10, janvier 2009.	15
Doc.9 : Les axes de transports parcourant l'Essonne : viser une bonne desserte d'Evry et de son département.	16
Doc.10 : Le Manteau végétal, Dominique Planquette, avril 2014.	17
II - FAIRE NAÎTRE UN CENTRE-VILLE	18 - 25
Doc.11 : Calendrier des travaux, 10 février 1974.	18
Doc.12 : La création des lieux de culte dans le centre-ville.	19
Doc. 13 : Réflexion sur l'aménagement des voies de communication. Etude sur les temps de transports en commun, déc. 1985.	20
Doc. 14 : Réunion commission Transports, 22 mai 1991.	21-22
Doc.15 : Les villes nouvelles, du projet à la crise, 1999.	23
Doc.16 : Vers une ville en recomposition ? Plan d'Evry.	23-25
III - L'AVENIR DE LA VILLE NOUVELLE D'EVRY	26 - 30
Evry sud	26-27
Doc. 17 et 18 : Concertation auprès des habitants d'Evry, extraits du 10/06/2015	28-29
Doc.19 : Evry dans l'agglomération parisienne : la concurrence avec le pôle Massy-Saclay, 2006.	30
Doc. 20 : Carte des espaces verts et en projets, Evry nouvelle ville nouvelle, éd. Creaphis, 2006.	30
Ressources	31

Place dans les <programmes scolaires

- **Collège, classe de Troisième :**

Thème 2 : Pourquoi et comment aménager le territoire ? (Aménager pour répondre aux inégalités croissantes entre territoires français, à toutes les échelles).

- **Lycée, classes de Première et de Première technologique :**

Thème 1 : La métropolisation : un processus mondial différencié ; Les villes à l'échelle mondiale : le poids croissant des métropoles/ Des métropoles inégales et en mutation ; Dans la question spécifique sur la France, « la métropolisation et ses effets ».

- **Lycée professionnel :**

En classe de CAP : Dans la partie « Transports, mobilités et espaces urbains », étude du second thème : « Espaces urbains : acteurs et enjeux ».

- **En Première professionnelle :** Thème 1 : La recomposition du territoire urbain en France : métropolisation et périurbanisation.

Proposition de mise en œuvre

Objectifs pédagogiques et compétences travaillées :

- Décrire et caractériser une situation géographique ;
- Expliquer le contexte, le rôle des acteurs et les enjeux de la situation étudiée ;
- Confronter des points de vue et exercer un jugement critique ;
- Relever, classer et hiérarchiser des informations.

Proposition de questionnaire et réponses attendues

- 1) **Localiser, repérer la situation étudiée dans l'espace et le temps :**
Lier la situation étudiée au sujet d'étude : Evry se situe à environ 30 kms au sud-est de Paris. Quatre communes composent la ville nouvelle, construite à l'origine autour du village d'Evry. La communauté d'agglomération compte 104 162 hab. sur un territoire de 39 km².
- 2) **Raconter l'origine d'une aventure urbaine :**
Elle répond à la problématique d'aménagement du territoire de la Région parisienne posée dans la décennie 1960 (voir carte Atlas de Paris/RP de 1965 et extensions de la région). Le programme de Paul Delouvrier envisage la création des cinq villes nouvelles autour de Paris pour desserrer la pression démographique de la capitale et de sa première couronne. L'Etat engage alors les grands travaux sur les territoires des communes, options diversement appréciées de la part des élus locaux.

La chronologie et les études préalables s'opèrent comme suit :

Entre 1967 et 1975, et surtout jusqu'en 1971 pour les plus importantes réalisations (schéma d'organisation des voiries, armature des équipements de vie collective, principes d'un urbanisme linéaire, retour à la rue et contacts avec de grands parcs publics (voir les extraits de la brochure de D. Planquette, *Le manteau végétal*, avril 2014).

Choix du site d'implantation et phases importantes de développement :

Dès les premières années de son existence, la ville nouvelle bénéficie de la planification centralisée : pour l'installation de plus de 1 000 m² de bureaux, et pour plus de 1 500 m² (pour les équipements industriels), les entreprises reçoivent un agrément délivré par le comité de décentralisation. Ex. SNECMA, Digital, Hewlett Packard (en 1978 et 1979) : informatique, puces électroniques, domotique, robotique, puis Arianespace, direction des lanceurs du CNES, Institut national des télécommunications...

1965 : l'Etat décide qu'Evry sera la préfecture du nouveau département de l'Essonne.

1971 : Inauguration du site de la préfecture, architecte : Guy Lagneau.

1975 : Evry comptait 15 354 habitants. Le centre commercial de l'Agora est inauguré (d'une surface de 100 000 m², il compte 175 commerces dont un hypermarché et a récemment été étendu en 2003).

Années 1990 : construction de la cathédrale d'Evry, architecte Mario Botta.

2006 : ouverture du Génocentre.

Proposition de questionnaire et réponses attendues

3) Nommer les acteurs concernés :

L'Etat et la structure de la DATAR, s'appuyant sur la PADOG (1960) et SDAURP de 1968. Intervient aussi les promoteurs immobiliers ; L'EPEVRY : Etablissement public d'aménagement, réunissant des de multiples professions architectes, ingénieurs, paysagistes, sociologues, géographes...).

4) Selon quels concepts cette ville a-t-elle été imaginée ?

La ville nouvelle doit s'articuler autour de plusieurs fonctionnalités et concepts : le temps de vivre (selon ses architectes), le souci de rapprocher l'habitat et l'emploi, et aussi d'y associer les loisirs. Chaque quartier, ou espace, est clairement délimité et a ses fonctions propres mais il est relié au reste de la ville par des parcs et cheminements piétonniers : « Tout a été réfléchi dans cette ville » (Michel Mottez, Urbaniste de l'Epevry in *Evry, nouvelle ville nouvelle*, op., 2006).

5) A quels problèmes actuels est-elle confrontée ? Quelles solutions sont envisagées pour y remédier ?

L'étude des quartiers des Pyramides et de Bois-Sauvage faisant l'objet de conventions avec l'ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine).

I - La genèse des villes nouvelles

L'objectif des villes nouvelles :

L'idée des villes nouvelles est d'organiser la croissance de la population de l'agglomération parisienne en évitant une croissance incontrôlée qui détruit l'environnement et génère des besoins de transport ingérables et des déficits en emplois. Il s'agit de créer une ville vraie avec un équilibre entre les services (équipement, commerce et loisirs), les emplois et le logement.

Evry est la plus petite des 5 villes nouvelles projetées. Elle devait réunir 14 communes entre Seine, l'Orge et l'Essonne. Il s'agit de créer un centre attractif au centre de ce périmètre de 14 communes en y concentrant des services et des logements variés. Cependant, 4 communes seulement adhèrent au projet (Evry, Courcouronnes, Bondoufle, Ris).

L'idée est de créer un centre animé, de regrouper les activités industrielles à l'écart le long des grandes voies routières, de faciliter les déplacements à partir du centre grâce à un réseau de transport urbain en site propre et à la convergence de grands boulevards bien reliés aux grands axes routiers. Des quartiers résidentiels en X (Canal, Pyramides, Aunettes, Epinettes) à l'écart des grandes routes et dotés de parcs (Coquibus, Loges) étaient censés être des relais d'ambiance urbaine entre le centre, sommet de l'animation, et des périphéries plus calmes spécialisées en lotissements pavillonnaires ou zones d'activités.

Chronologie : l'aménagement de la région parisienne et d'Evry, ville nouvelle

1960 : Création du PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale) pour décongestionner Paris vers la banlieue, en limitant l'extension urbaine à certaines zones densifiées avec de grands ensembles.

1963 : Création de la DATAR (Délégation générale à l'aménagement du territoire) : politique volontariste de l'Etat dans l'aménagement du territoire.

1964 : Création des départements de **l'Essonne, du Val d'Oise et des Yvelines** issus du département de la Seine et Oise.

1965 : Evry devient la **préfecture** de l'Essonne et perd l'appellation d'Evry -Petit bourg.

1965 : Création du SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne) : il prévoit **5 villes nouvelles** pouvant atteindre 500 000 habitants implantées sur les plateaux agricoles vides de la périphérie, reliées par la future Francilienne.

1969 : Création de l'Epevry (établissement public d'aménagement de la ville nouvelle d'Evry) : établissement public doté d'une autonomie financière, il achète des terrains et les revend une fois viabilisés (recettes) ; il réalise des équipements (dont la voirie) et coordonne les programmes architecturaux (président Michel Boscher, député maire gaulliste d'Evry).

1970 : Ouverture de la préfecture d'Evry (Lagneau architecte, travaux commencés en 68) inaugurée par G. Pompidou.

1971 : Concours international d'architecture pour Evry I (futur ensemble des Pyramides).

1975 : Un conseil des ministres se tient à Evry dans la préfecture.

1975 : Inauguration du centre commercial régional d'Evry II (75 000 m²), de bureaux et de l'Agora (théâtre national, piscine, patinoire, bibliothèque). Inauguration d'une nouvelle voie SNCF.

1976 : Ouverture du **lycée** du Parc des Loges.

1978 : Ouverture de l'**IUT**.

1982 : Ouverture de l'**hôpital Louise Michel** (Courcouronnes).

1984 : Installation d'**IBM, de Digital Equipment et de Hewlett Packard.**

Durant la décennie 1980, la population de la ville nouvelle a doublé (de 36 000 à 72 000 habitants). La ville rencontre des problèmes de gestion financière (manque d'argent) et de délinquance.

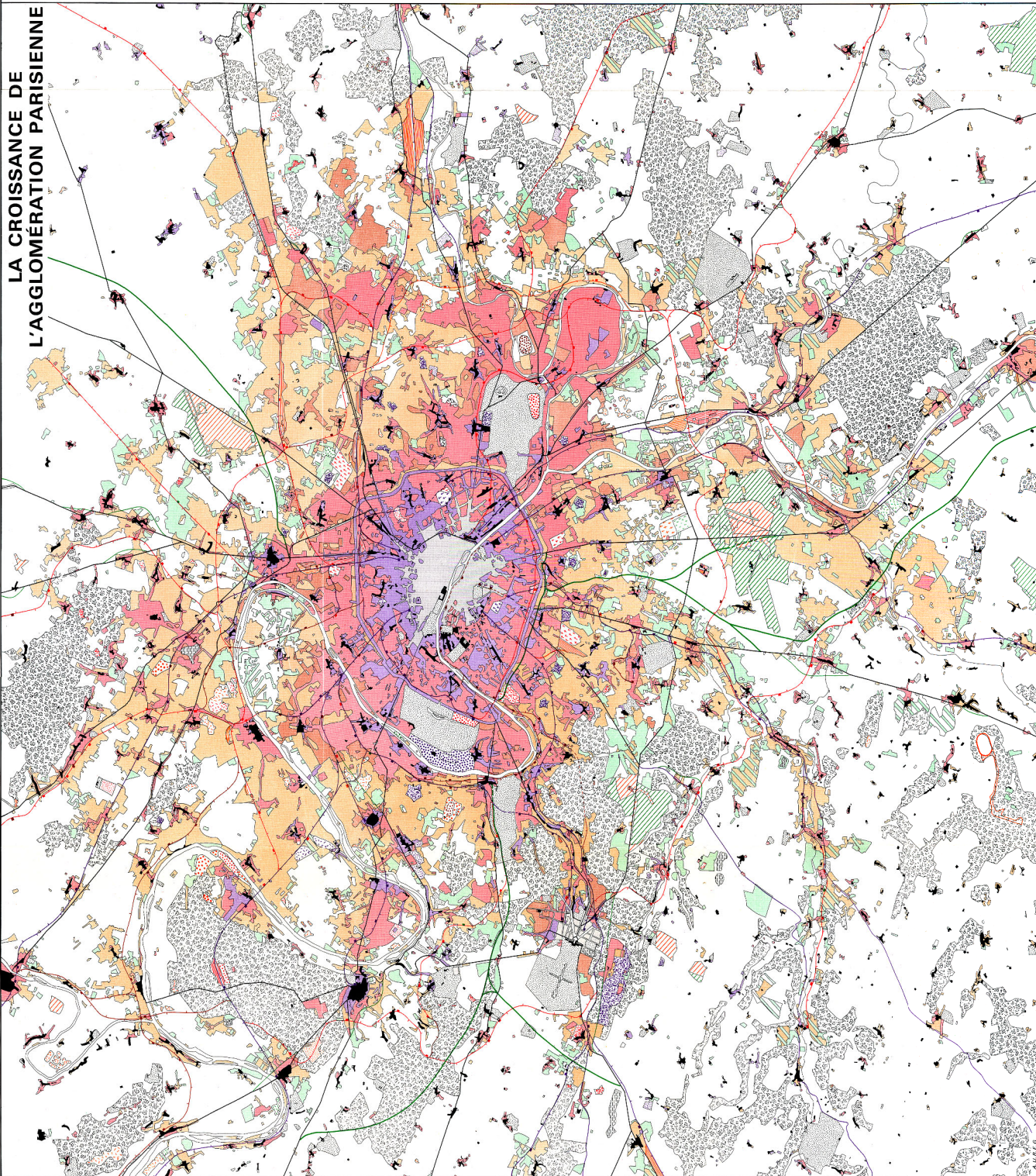
1990 : Nouvelle **mairie** (3^e), **université** val d'Essonne, **chambre de commerce et d'industrie.**

1995 : Inaugurations de la cathédrale, de la mosquée. Inauguration du Génopole (2000 emplois).

2000 : Fin de la ville nouvelle, l'Etat se désengage.

2010 : Ouverture de l'Hôpital sud-Francilien entre Evry et Corbeil-Essonnes.

Doc.1 : Extrait du film documentaire «D'Evry Petit-Bourg à Evry Ville Nouvelle», interview d'André Darmagnac, (27'14 à 32'). Mémoire et Patrimoine vivant, 2017.



Evry, Préfecture de l'Essonne

Il y a quelques mois, dans ce même Bulletin, j'intitulais un article « Vers l'Evry de l'an 2.000 », en envisageant la probabilité d'une expansion rapide de notre ville pour des raisons tenant au besoin croissant de logements de la région parisienne.

Je ne pensais pas à l'époque que l'accélération du cours des événements poserait effectivement le problème dans un délai si court.

La réorganisation administrative de la région parisienne prévue par une loi adoptée par le Parlement au mois de juillet dernier s'est trouvée être « la goutte d'eau » qui va faire démarrer cette métamorphose de notre cité.

On sait en effet qu'à partir du 1^{er} janvier 1968 la Seine et la Seine-et-Oise se trouveront redistribuées en sept départements nouveaux dont trois recouvrent le plus gros de la superficie de l'ancienne Seine-et-Oise : le Val d'Oise, les Yvelines et l'Essonne.

Cette mesure était indispensable étant donné le gigantisme auquel étaient parvenus les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise : les administrations départementales étaient sur le point de succomber à une paralysie née de ce gigantisme, les bureaux ne pouvant absorber et étudier les dossiers dans un temps raisonnable (1).

Qui dit nouveaux départements dits nouveaux chefs-lieux. En ce qui concerne les départements des Yvelines et du Val d'Oise pas de problèmes, Versailles, déjà bien équipé administrativement, et Pontoise, susceptible de larges développements, s'imposaient.

Il n'en était pas de même pour l'Essonne. A telle enseigne que plusieurs solutions avaient été présentées et soutenues par des personnalités du département : Corbeil, Brétigny, Juvisy, voire Etampes, avaient leurs supporters.

Personne sur le plan local ne songeait à Evry, moi-même je n'avais pas posé notre candidature...

J'ai entendu parler de l'affaire pour la première fois dans le courant de septembre lors d'une conversation avec M. le Minis-

tre de l'Intérieur qui m'indiqua les difficultés rencontrées pour des raisons diverses dans les localités proposées, compte tenu du but qu'on se proposait d'atteindre, à savoir la création non pas d'une simple Préfecture du style classique mais d'un véritable centre administratif groupant l'ensemble des services : Education Nationale, Agriculture, Travaux Publics, Justice, etc., conçu à l'échelle d'un département devant atteindre assez rapidement 1.000.000 d'habitants et nécessitant un emplacement de quelque dix hectares facilement accessible.

« Etampes est situé dans la région la moins peuplée, trop à l'écart des zones économiques et démographiques en expansion ; Juvisy est trop excentré ; Brétigny manque de liaisons routières commodes ; quant à Corbeil, qui est géographiquement bien placé, la ville manque de place pour les constructions prévues... »

Ceci avait été établi « sur le tas », en quelque sorte, lors d'une tournée en hélicoptère effectuée sur place par M. le Premier Ministre et le Ministre de l'Intérieur.

En ce qui concerne Corbeil-Essonnes ses 1.100 ha sont densément peuplés : il n'existe nulle part 10 ha d'un seul tenant sans construction et desservis par des voies dégagées largement ouvertes au trafic.

En effet la circulation intérieure à Corbeil-Essonnes est déjà suffisamment malaisée sans qu'on y ajoute celle née de l'installation d'un centre administratif occupant 2.500 employés.

Quant à sa situation géographique : placée dans la vallée de l'Essonne, limitée à l'est et à l'ouest par des coteaux en pente raide, elle n'offre guère de facilités pour créer les liaisons routières nouvelles indispensables pour l'accès direct et rapide au centre administratif nouveau.

Dès lors dans la mesure où la région de Corbeil paraissait la mieux placée étant donné les facilités de communication et sa rapide urbanisation, il fallait trouver au plus près un site permettant l'utilisation du centre administratif envisagé.

C'est ainsi qu'Evry se trouva retenu par les Pouvoirs Publics et que j'en fus informé par M. Roger Frey puis par M. Pompidou.

(Suite page 2)

Il va sans dire que la construction du centre administratif sera le point de départ de la construction de cette « ville nouvelle » dont il est fait état dans le communiqué du Ministre de l'Intérieur du 14 octobre.

Parce qu'il faudra bien loger une proportion des fonctionnaires affectés à la nouvelle préfecture, parce que se pose le problème du logement d'une partie des cadres et ouvriers de la SNECMA, le moment est arrivé, bien plus tôt que prévu, où Evry va connaître un essor prodigieux.

Un certain nombre de préalables devront cependant être bien établis et admis de tous :

— le nouvel Evry ne devra pas se faire aux dépens de la ville actuelle ; notre population ne devra pas pâtir de cette extension (et je pense aussi bien aux problèmes de la vie de la cité qu'aux questions fiscales) ;

— le nouvel Evry ne devra pas être un « Sarcelles-bis » où les blocs de béton s'alignent sans âme ;

— le nouvel Evry ne devra pas être une ville-dortoir : il y faudra des activités et des emplois ;

— le nouvel Evry ne devra pas être la « ville SNECMA » pas plus que la ville des fonctionnaires. Il faudra parvenir à créer une cité socialement équilibrée et tenter de reproduire en une génération l'échantillonnage complexe, économique, social et humain d'une cité ancienne.

— les équipements publics nécessaires au nouvel Evry devront précéder les constructions de logements.

— financièrement l'opération devra être étudiée de manière à pouvoir être menée de bout en bout sans accroc et sans que les dépenses soient à charge de la ville existante.

— un plan d'utilisation générale du terrain devra être établi avant toute autorisation de construire.

— l'orientation générale tant en matière d'urbanisme que de construction devra être sous le contrôle des élus de notre ville.

Ces impératifs devront se trouver concrétisés dans des accords à intervenir entre la ville et les autorités intéressées : Districts, Ministères, Offices et Agences diverses.

Déjà à ma demande, le Ministre de la Construction a pris le 15 octobre un arrêté classant en zone à aménagement différé (ZAD) tout le territoire communal situé sur le « plateau » de manière à couper court à la spéculation foncière qui ne manquera pas de se développer. En cas de mise en vente de terrains, la ville d'Evry a maintenant automatiquement un droit de préemption.

D'autres conventions devront intervenir au cours des prochains mois ; nous en tiendrons nos lecteurs au courant.

Construire une ville nouvelle de 100.000 habitants en dix ou vingt ans, c'est une tâche passionnante. Ce peut être un succès, ce peut être aussi un échec épouvantable. Pour réussir il faudra une coopération de tous les instants entre toutes les autorités et techniciens intéressés, un contrôle sévère de manière à éviter que les intérêts spéculatifs de quelques-uns ne prennent le pas sur l'intérêt général et surtout... des moyens financiers appropriés ;

L'avenir nous dira si ces conditions sont remplies.

Michel BOSCHER
Député - Maire

(1) Un exemple récent concernant Evry en apporte la preuve : il a fallu trois mois à la Préfecture de Versailles pour transmettre à la Mairie d'Evry l'arrêté ministériel accordant les subventions pour la construction de notre gymnase et de notre centre culturel.

CHAPITRE II

L'invention du projet d'Évry ville nouvelle 1965-1973

L'IVRESSE DE LA PAGE BLANCHE – 1965-1969

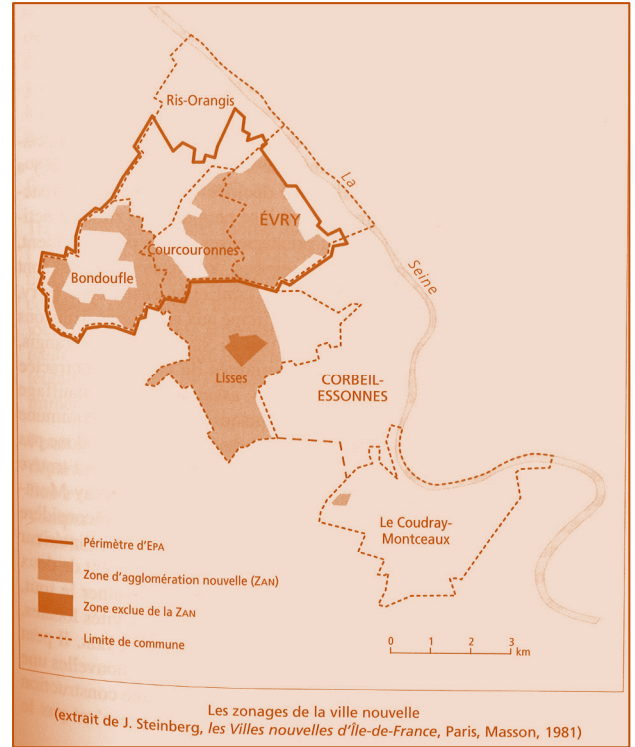
Le 26 octobre 1965 le cadre officiel est en place. Le département est créé par la loi. Évry est officiellement chef-lieu et s'est débarrassé pour cela du suffixe de « Petit Bourg » qui fleurait par trop sa ruralité. Et le site de la ville nouvelle est lui aussi officiellement choisi, autour du plateau d'Évry. Le SDAU précise (p. 112) pour Évry et Melun-Sénart :

Les deux villes nouvelles prévues seront situées de part et d'autre de la Seine :

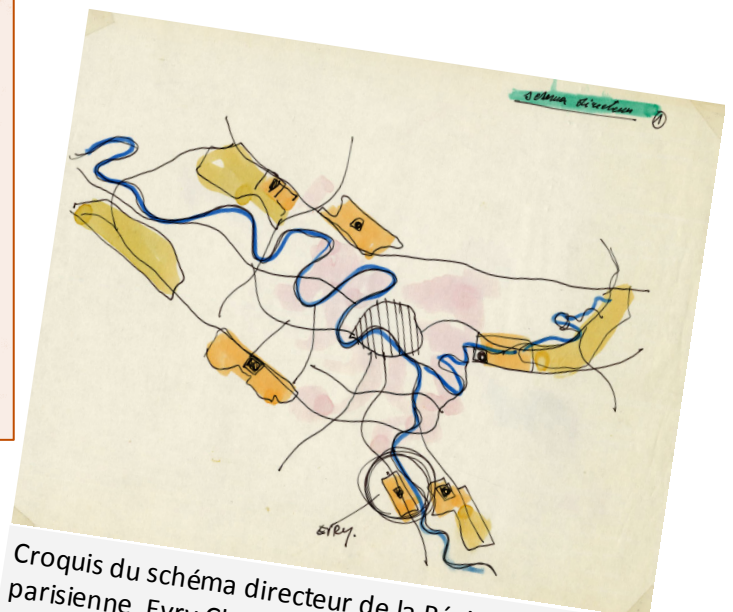
- l'une sur la rive gauche entre Corbeil, Ris-Orangis et l'autoroute du Sud (c'est-à-dire sur Évry et l'actuel quartier du Canal à Courcouronnes) ;
- l'autre sur la rive droite, en face de Corbeil entre la forêt de Sénart, les bois de Rougeau et l'autoroute du Sud-Est (actuelle A5).

La ville nouvelle de la rive gauche pourra à terme accueillir une population de l'ordre de 120 000 habitants ; la préfecture, centre administratif du nouveau département de l'Essonne, a déjà été localisée en son centre, sur Évry. L'usine de la SNECMA constitue l'amorce d'un secteur d'activités qui s'étendra aux abords de l'autoroute du Sud.

La ville nouvelle de la rive droite, plus importante car elle pourra atteindre dans 35 ans (soit en l'an 2000) 400 000 habitants, aura son centre principal dans le secteur de Tigery en bordure sud de la forêt de Sénart.



Communes	Population en habitants			Superficie (en ha)
	1954	1962	1968	
Évry	1 879	5 020	7 113	833
Courcouronnes	185	162	179	437
Lisses	557	580	681	1 040
Bondoufle	241	245	285	676
Fleury-Mérogis	445	453	1 194	650
Ris-Orangis	5 576	9 100	23 511	871
Grigny	1 131	1 700	2 938	487
Viry-Châtillon	10 622	23 283	27 045	607
Morsang-sur-Orge	5 269	8 558	15 258	433
Villemoisson-sur-Orge	2 310	2 714	3 404	229
Sainte-Geneviève-des-Bois	11 219	17 420	23 684	927
Saint-Michel-sur-Orge	2 965	3 659	15 628	529
Villabé	1 443	1 643	1 727	456
Corbeil-Essonnes	22 891	26 596	32 192	1 106
Total (14 communes)	66 733	101 133	154 839	9 281



Doc. 5 : La genèse du projet : « Une vraie ville, pas une banlieue de plus » (titre tiré du dossier Mémoire de la ville nouvelle, *Les idées de départ des urbanistes d'Evry ville nouvelle*, document mémoire n°10, janvier 2009, <http://mavn.fr/>).

La création d'emplois :

Que fait-on à Evry pour créer du travail sur place ?

**DES INCITATIONS FINANCIERES
DES FACILITES ADMINISTRATIVES
POUR LES ENTREPRISES :**

<p>A EVRY, ville nouvelle :</p> <p>Des prix compétitifs pour la région Parisienne.</p>	<p>A EVRY, ville nouvelle :</p> <p>Des EXEMPTIONS :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas de taxe locale d'équipement • Pas de taxe sur les transports • Rédevance à taux réduit. 	<p>A EVRY, ville nouvelle :</p> <p>Des FACILITES ADMINISTRATIVES pour l'obtention de l'agrément et du permis de construire.</p>	<p>A EVRY, ville nouvelle :</p> <p>des facilités de LOGEMENT pour le personnel.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

actuellement, plus de 50% des travailleurs de la zone d'influence d'Evry, sont contraints à des longs déplacements quotidiens, surtout vers Paris...

l'objectif de la ville nouvelle ?

8 EMPLOIS SUR PLACE POUR 10 PERSONNES ACTIVES

Que fait-on à Evry pour créer du travail sur place ?

8 PARCS INDUSTRIELS DEJA AMENAGÉS :

1. Le bois de l'Epine (RIS-ORANGIS - COCQUENNES)
2. St. Guenault (COCQUENNES)
3. La Marinière (BONDOLLE)
4. La Petite Montagne (EVRY-LISSÉS)
5. La Croix Blanche (COCQUENNES - EVRY MÉRISIS)
6. Les Terres St. Lazare (RIS-ORANGIS)
7. Les Malines (LISSÉS)
8. La Forge (BONDOLLE)

350 - soit la moitié des 750 hectares destinés aux industries.

Doc.6 : La naissance du quartier des Pyramides :

Avant 1975, les urbanistes nommaient «Evry 1» la première branche de l'X (ou du 8) réalisée entre la RN 7 et l'autoroute A6. Cet ensemble devint le quartier des Pyramides, où les premiers habitants sont arrivés en 1975. Son appellation est due à la forme des bâtiments qu'avait choisie le lauréat du grand concours international lancé en 1971.

Ce concours fut un événement dans l'histoire urbaine de la France du XX^e siècle. Aujourd'hui, la maquette est exposée en permanence à la «Cité de l'architecture et du patrimoine» du Palais de Chaillot à Paris.



A - Le quartier en construction, juin 1975, fonds Planquette, Epevry. Arch. dép. Essonne - 43Fi418/01.

C - Vue du lac, mai 1981, fonds Planquette, Epevry. Arch. dép. Essonne - 43Fi906.



E - Vue aérienne du quartier, Evry, juin 1984, fonds Planquette, Epevry. Arch. dép. Essonne - 43Fi445/2



B - Vue aérienne du quartier, sept. 1978, fonds Planquette, Epevry. Arch. dép. Essonne - 43Fi441/06.

D - Vue d'une terrasse aménagée, juin 1981, fonds Planquette, Epevry. Arch. dép. Essonne - 43Fi906/



Doc.7 : Parc aux Lièvres, une histoire, une vie, extrait d'Evry magazine, n°116, nov.- déc. 2017.
Arch. dép. Essonne - non coté.



En pleine crise du logement, le Parc aux Lièvres est synonyme de confort et de modernité. Il fait la fierté de la Ville Nouvelle au point d'en faire une carte postale.



« En 1970, les immeubles sont alignés sur les chemins de grues. C'est le début de l'industrialisation de la construction. »

» André Darmagniac, ancien géographe de l'Épervy

Doc.8 : Assurer la desserte de la ville nouvelle : les liaisons internes Mémoire de la ville nouvelle. Les idées de départ des urbanistes d'Evry ville nouvelle, document mémoire n°10, janvier 2009. <http://mavn.fr/>

LE TRANSPORT URBAIN

C'est un des objectifs primordiaux de la ville nouvelle.

A EVRY, l'autobus circule sur une chaussée séparée : le **SITE PROPE**

d'où :

- rapidité (40 Km/heure, au lieu de 6 Km/heure à Paris)
- fréquence, ponctualité

domaine du piéton, le centre doit rester accessible par les moyens mécaniques :

Zones, voitures et transports.

3 'pénétrantes' permettent à l'automobiliste d'accéder aux parkings, d'où il redevient piéton.

LA GARE CENTRALE

noeud d'échange du Transport en Commun

- 1 le train pour Paris ou Corbeil
- 2 le Transport urbain pour la ville
- 3 la gare routière pour l'Essonne
- 4 les parkings
- 5 les taxis et peut être un jour... un transport régional.

LE SITE PROPE C'EST UN ESPACE RÉSERVÉ EXCLUSIVEMENT À LA CIRCULATION DES VÉHICULES DU RÉSEAU DU TRANSPORT EN COMMUN.

SA RÉALISATION PEUT ÊTRE DIFFÉRENTE SUIVANT LES LIEUX DESSERVIS...

LES AVANTAGES DU SITE PROPE SONT ENORMES, IL PERMET AUX VÉHICULES :

- DE CIRCULER LIBREMENT,
- DE ROULER RAPIDEMENT,
- D'ÊTRE PONCTUELS,
- DE PASSER AU COEUR MÊME DES QUARTIERS DENSES
- DE S'ARRÊTER AU PIED DES IMMEUBLES, ÉCOLES, ETC
- DE S'ADAPTER À DES TECHNIQUES NOUVELLES..

LA LIGNE NOUVELLE

K.O. ORIGINE DU PROJET

1970 : UN COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DÉCIDE LA RÉALISATION DE LA DESSERTE RÉGÉE D'EVRY À PARTIR D'UN AVANT-PROJET DE LA C.N.C.P. PRIS EN COMPTE PAR LE GÉNÉRAL DES TRANSPORTS PRÉSIDENT.

SEPTEMBRE 1971 : DÉBUT DES TRAVAUX.

15 FÉVRIER 1974 : MISE EN SERVICE DU PREMIER TRONÇON ASSURANT LA LIASON GARE DE LYON - GIVERNY-CENTRE EN 25 MINUTES.

NOVEMBRE 1975 : MISE EN SERVICE DE L'ENSEMBLE DE LA LIGNE AVEC 28 GARES POURQUOI DE PARIS : EVRY-CENTRE RÉLÉ EN 50 MIN. À LA GARE DE LYON.

K. 10700 : FIN DU PROJET

Doc.9 : Les axes de transports parcourant l'Essonne : viser une bonne desserte d'Évry et de son département.



Construction de l'autoroute A6, 1960.
Arch. dép. Essonne - 1236W.



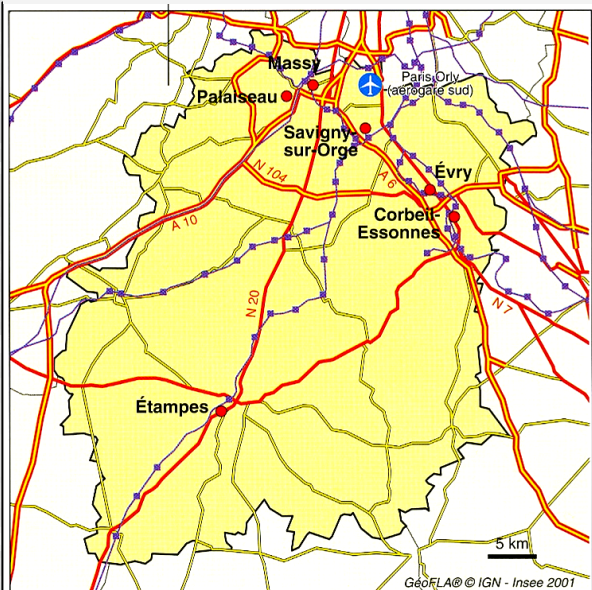
Construction de l'autoroute A6, 1958. Arch. dép. Essonne - 1236W.



Vue aérienne d'Évry ville nouvelle, 1976.
Arch. dép. Essonne - 47Fi/278.

Carte des infrastructures de transport à vocation nationale et régionale.

Arch. dép. Essonne - GBR/ 2808.



Réseau de communication

- voie ferrée et gare SNCF
- autoroute
- route nationale
- route départementale

Évry

- une des communes les plus peuplées
- limite du département de l'Essonne
- limite des départements limitrophes

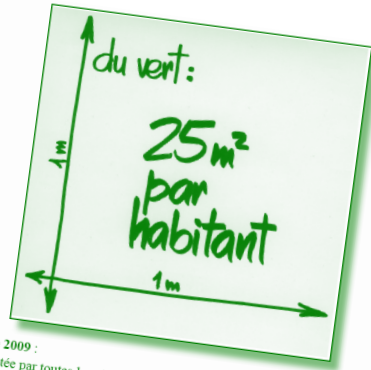
ET **3**...

LES LIAISONS AVEC LES LOCALITÉS AVOISINANTES

CES LIAISONS SERONT ASSURÉES PAR DES LIGNES D'ALTOCAPS. ELLES SE JUSTIFIENT PAR LE DOUBLE RÔLE D'ÉVRY COMME CHEF-LIEU DE L'ESSONNE ET NOUVEAU CENTRE REGIONAL...

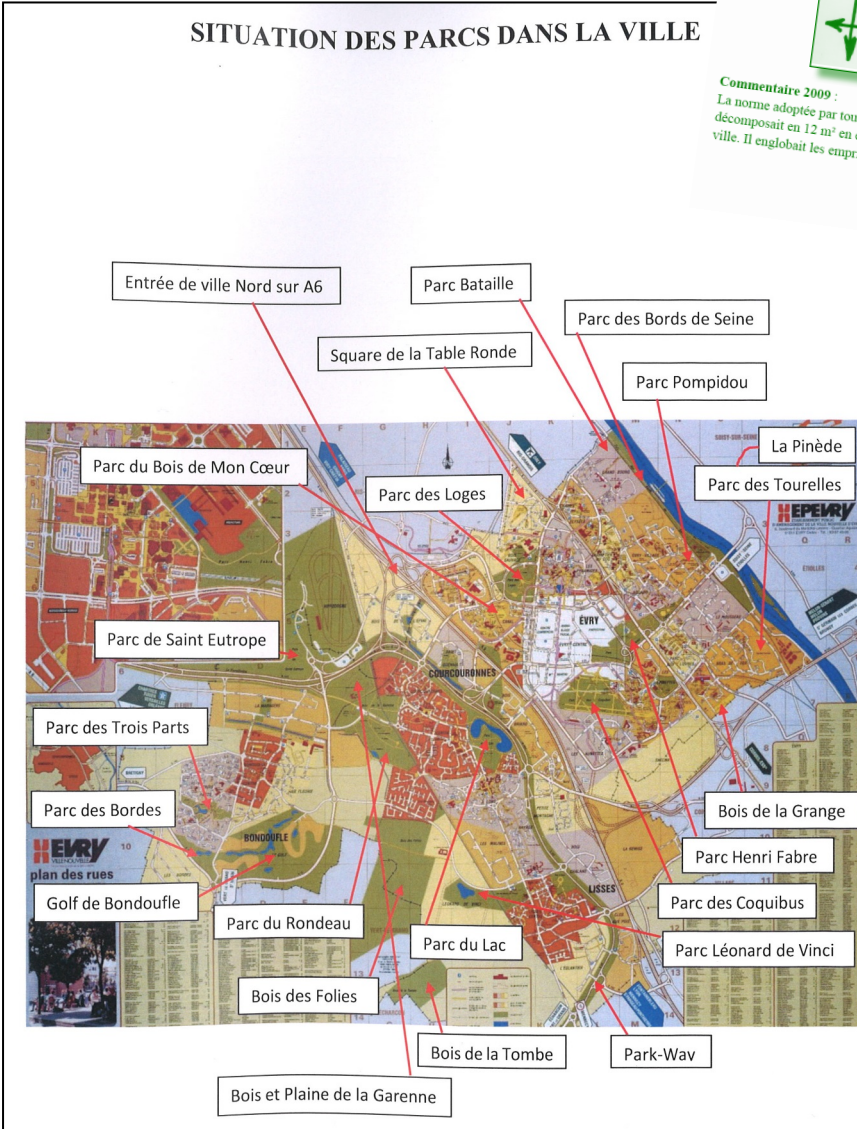
C'EST POURQUOI LA CONSTRUCTION D'UNE GARE ROUTIÈRE DÉPARTEMENTALE ET RÉGIONALE EST EN COURS D'ENGAGEMENT DANS LA GARE CENTRALE ÉVRY-CENTRE-COURCOURONNES.

Doc.10 : Le Manteau végétal, Dominique Planquette, avril 2014, Mémoire et Avenir de la ville nouvelle. Per/701
Arch. dép. Essonne.



Commentaire 2009 :
La norme adoptée par toutes les villes nouvelles était de 25 m² d'espaces verts par habitant. Ce chiffre se décomposait en 12 m² en espaces suburbains, comme le bois de Saint-Eutrope, et 13 m² à l'intérieur de la ville. Il englobait les emprises des stades.

SITUATION DES PARCS DANS LA VILLE

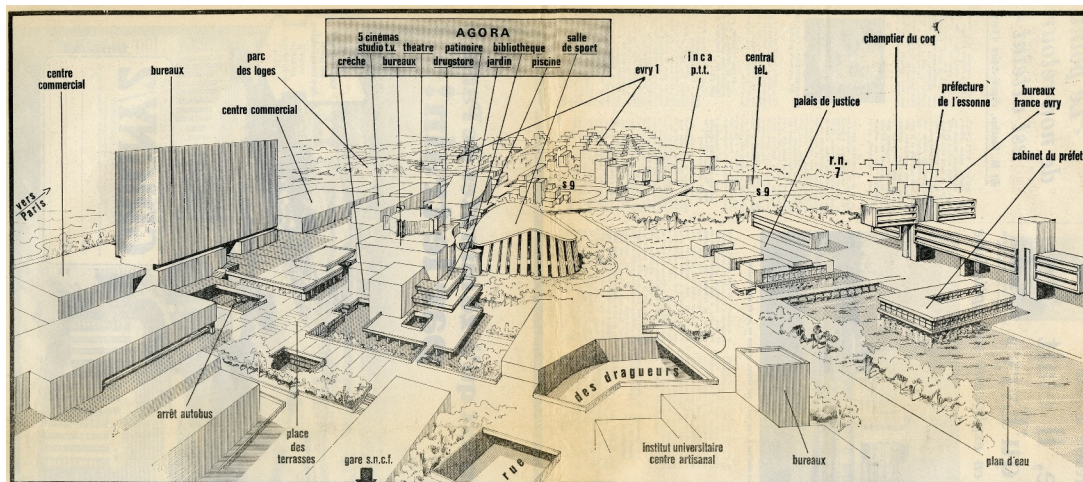


Sentier de Thorigny à Courcouronnes en 1970 et 2010

II - Faire naître un centre-ville

Doc.11 : Calendrier des travaux,
10 février 1974.

Arch. Dép. Essonne - GBR/906



Voici ce que sera demain le cœur d'Evry

Et demain ?

Le calendrier de l'avenir proche (1974-1976) est bien défini :

15 février 1974 : ouverture de la gare de Grigny-Centre et premier train en service jusqu'à la gare de Lyon ;

Septembre 1974 : achèvement des travaux de la première tranche du centre d'affaires « France-Evry » dans le centre ville ;

Décembre 1974 : achèvement des travaux de 7 000 m² de bureaux dans le centre pour les professions libérales ;

Printemps 1975 : achèvement de l'Agora. Ouverture du centre commercial régional et création de 6 500 nouveaux emplois de bureau. Mise en service du studio de production de télévision de l'Agora ;

Novembre 1975 : ouverture complète de l'antenne ferroviaire et mise en service des trois nouvelles gares de la S.N.C.F.

Rentrée 1976 : ouverture, dans le centre ville, de l'institut universitaire.

Vue du chantier de l'Agora, fonds Planquette, Epevry. Arch. dép. Essonne - 1776W/380.

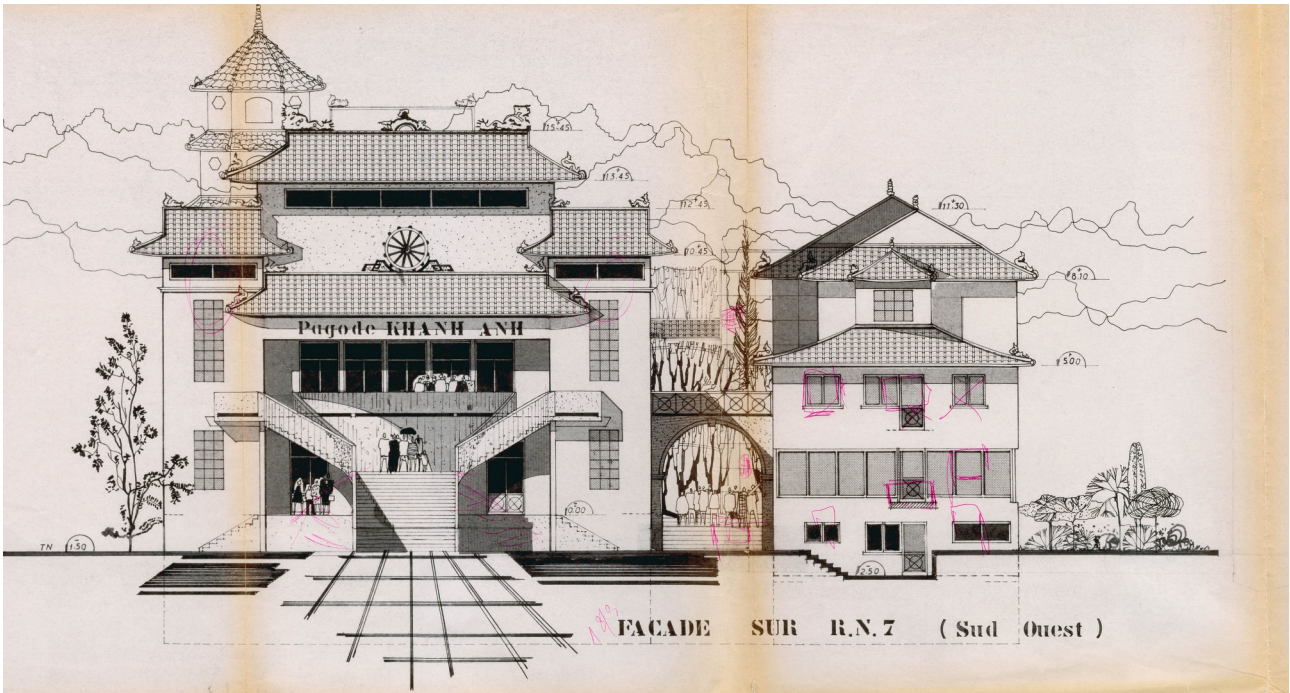


Evry, construction de la Préfecture. Arch. dép. Essonne - 47FI/204.



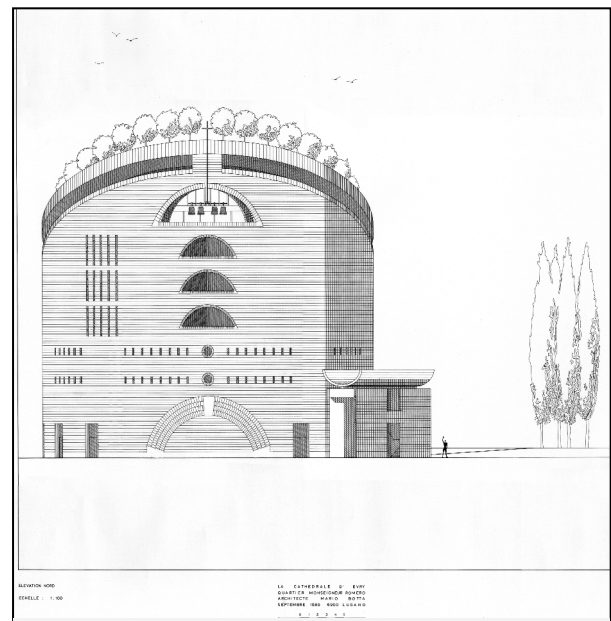
Evry, palais de justice, 1979.
Arch. dép. Essonne - 47FI/230.

Doc.12 : La création des lieux de culte dans le centre-ville.



La pagode d'Evry, plan.
Arch. dép. Essonne - 1860W/02.

La mosquée, avril 1990, fonds Planquette.
Arch. dép. Essonne - 43FI152/1.



Le plan de la cathédrale.
Arch. dép. Essonne - 781W/52.

Doc. 13 : Réflexion sur l'aménagement des voies de communication. Etude sur les temps de transports en commun, déc. 1985. Arch. dép. Essonne - 1522W/608.



A) Les faits remarquables

A partir des temps de parcours calculés entre les 131 points sélectionnés et Evry-Courcouronnes (cf. ANNEXE A), les faits suivants se dégagent.

*** Des résultats assez moyens dans l'ensemble :**

Les résultats obtenus sont assez moyens. Sur l'ensemble des points de départ sélectionnés, sept points seulement sont à moins de 30 mn d'Evry. Pourtant l'échantillon choisi contient un bon nombre de communes situés à proximité d'Evry.

L'examen en détail des trajets explique ces résultats par des correspondances très défavorables aux migrations dans le sens Paris-Province, ce qui n'est pas étonnant. Cela est illustré par l'analyse proposée dans la deuxième partie du présent paragraphe.

*** de très bons résultats à partir de Paris :**

L'ensemble des résultats obtenus à partir des points situés dans Paris est excellent puisque qu'aucun point n'est à plus d'une heure de trajet, sept des vingt temps calculés étant compris entre 50 et 60 mn, douze entre 40 et 50 mn, et un à moins de 40 mn.

Ceci est d'autant plus vrai que la sélection a été faite en prenant des points représentatifs du réseau métro urbain et non pas des noeuds de communication (cf. méthodologie).

*** des résultats médiocres pour certains points voisins d'Evry :**

C'est un fait connu : les liaisons inter-banlieue sont souvent difficiles. Cette règle est tout à fait vérifiée sur le secteur d'Evry. Il faut 24 mn pour venir de Savigny-sur-Orge, 28 mn pour venir de Brétigny.

B) Trajets tests

Une analyse de parcours a été faite à partir des dix destinations suivantes (cf. ANNEXE B) :

- Antony
- Chilly Mazarin
- Cachan
- Clamart
- Issy-les-Moulineaux
- Ivry
- Malakoff
- Massy-Palaiseau
- Paris XIII

De ces résultats, se dégagent les caractéristiques suivantes :

- la longueur d'un trajet est, le plus souvent, **déterminé par les temps d'attente aux correspondances** dans les gares de banlieue. Ainsi le temps de parcours à partir de CHOISY-LE-ROI est de 36 mn ou de 31 mn selon les correspondances à JUVISY, le temps passé à attendre le train à JUVISY étant respectivement de 11 et 9 mn.

- Ces temps de correspondance sont tellement pénalisant qu'il vaut mieux **repasser par Paris** dans certains cas (cf. Ivry-sur-Seine).

- A partir de Paris, la gare d'Austerlitz et la gare de Lyon sont à peu près **équivalentes en temps**. Cependant, la durée de parcours à partir d'Austerlitz est due, pour un quart, à la correspondance de Juvisy. Par ailleurs, la liaison par Austerlitz permet d'atteindre directement les sept grandes gares parisiennes de la ligne C. La mauvaise correspondance ligne C / ligne Gare-de-Lyon-Evry-Courcouronnes est donc d'autant plus regrettable.



Ces résultats ne sont pas étonnants eu égard à l'organisation des transports en Région Parisienne. Cependant le phénomène est particulièrement vrai pour Evry pour trois raisons :

- la gare d'Evry-Courcouronnes est une simple gare de passage et non pas une gare terminus ou une gare de correspondance.

- la ligne sur laquelle est située la gare d'Evry-Courcouronnes est parallèle à deux autres lignes dans le réseau sud-parisien (Juvisy-Corbeil-Essonnes via Grand Bourg et Villeneuve-Saint-Georges-Melun via Combs-la-Ville).

- La liaison avec le secteur intéressant Evry (sud et sud-ouest de Paris) n'est pas direct et nécessite un changement à Juvisy, à contre-sens des grands flux migratoires du matin dans la Région Parisienne.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DES TRANSPORTS ET DE LA MER

PARIS, LE

—
GROUPE CENTRAL
DES VILLES NOUVELLES

—
SECRETARIAT GÉNÉRAL

Réunion Commission Transports du SDAU 22-5-91

L'EXPERIENCE DES VILLES NOUVELLES
EN MATIERE DE TRANSPORTS

Les villes nouvelles de la Région d'Ile de France ont été conçues comme des pôles de développement en grande couronne dont les centres devaient desservir non seulement les nouveaux habitants mais également ceux des urbanisations anciennes situées dans leur environnement. Destinées à participer à la restructuration de l'espace régional elles n'avaient pas vocation à être autonomes. Bien au contraire, le schéma directeur de 1965 affirmait que "se situant au sein d'une vaste agglomération, et étant reliées à cette dernière par de puissants réseaux de transport, elles n'ont pas un besoin aussi impérieux qu'une ville isolée de semblable importance d'assumer la totalité des fonctions urbaines".

Elles devaient être des villes performantes, dotées d'un réseau de transport cohérent et dès le départ il leur a été assigné des objectifs ambitieux en matière de transports en commun (20 à 25 % des déplacements tous modes devaient être effectués en transports en commun).

EN MATIERE DE DESSERTE EXTERNE

Depuis 1970 l'objectif de réaliser de puissants réseaux ferrés et autoroutiers reliant les villes nouvelles à Paris a été poursuivi avec une remarquable constance au cours des plans successifs.

Indispensables à la réussite des villes nouvelles, ces dessertes lourdes ont permis la commercialisation des zones d'activités et des centres tertiaires, donc la venue des emplois et indirectement la naissance de pôles urbains socialement diversifiés. La priorité accordée aux villes nouvelles n'a cependant pas été concurrente de l'aménagement du reste de la Région. En effet, les autoroutes A4 ou A15, le RER A, les dessertes ferrées de Saint Quentin, Evry ou Melun Sénart et depuis 1980 la réalisation de la Francilienne ont très largement contribué au désenclavement de l'ensemble de la banlieue.

./...

20, RUE ÉMÉRIAU - 75015 PARIS - TÉLÉPHONE : 45-77-50-05 - TÉLÉCOPIE : 45-79-07-00

- II -

Il faut seulement souligner qu'au départ la priorité a été donnée à la création de cordons ombilicaux entre Paris et les pôles extérieurs. Ensuite à la liaison de ces pôles entre eux par la Francilienne. Maintenant est ressenti le besoin de liaisons ferrées lourdes entre les villes nouvelles et les centres périphériques.

La réalisation de grandes infrastructures externes de desserte n'est cependant pas suffisante pour garantir la réussite d'une ville nouvelle. Il faut créer les conditions de la desserte locale.

En matière de voirie, l'importance du réseau à réaliser sur des espaces considérables dépassait la vocation et les capacités des Etablissements publics d'aménagement. C'est pourquoi l'Etat a pris en charge la maîtrise d'ouvrage de la voirie primaire, c'est à dire des axes reliant la ville au réseau externe et de ceux assurant à l'intérieur de la ville les liaisons structurantes. Le financement de la voirie primaire a été assuré par l'Etat et la Région d'Ile de France. L'effort consenti à ce titre a représenté environ 500 MF courants au cours de chacun des plans et 750 MF pour le 10^e plan. Il a permis la construction de plus de 300 km de voirie (soit à 1 soit à 2 chaussées). Il a été la condition nécessaire au lancement successif des quartiers de chacune des villes. Ce réseau n'a pas vocation à demeurer pour l'essentiel dans le patrimoine de l'Etat. Sa remise aux collectivités concernées (Département ou Syndicats d'Agglomération Nouvelle) est en cours. Mais il faut souligner qu'elle est l'aboutissement de procédures longues et parfois difficiles.

Le réseau primaire a été financé par phases, de façon à ne pas anticiper avec excès sur l'urbanisation. Il ne sera pas achevé à la fin du 10^e plan. L'effort doit être poursuivi pour parvenir à l'achèvement des villes.

En ce qui concerne l'agglomération nouvelle des Portes de la Brie, créée au moment où était signée la convention avec l'entreprise Disney, la 1^{ère} phase de voirie primaire nécessaire à l'ouverture du premier pôle Disney a été financée à hauteur de 250 MF par le Département de Seine et Marne (sur un total de 285 MF).

Les Etablissements Publics, pour leur part, financent et réalisent au titre de la voirie secondaire le réseau de desserte locale. Il faut souligner qu'ils ont construits à ce titre un linéaire de voirie deux à trois fois plus importants en kilométrage que celui de la voirie primaire.

.../

En matière de desserte en transports en commun

Deux problèmes distincts se posaient au moment du lancement des villes nouvelles.

. un problème d'urbanisme : comment innerver au mieux en transports en commun les centres urbains et les quartiers résidentiels ? Comment assurer la chaîne des transports à l'intérieur de la ville ?

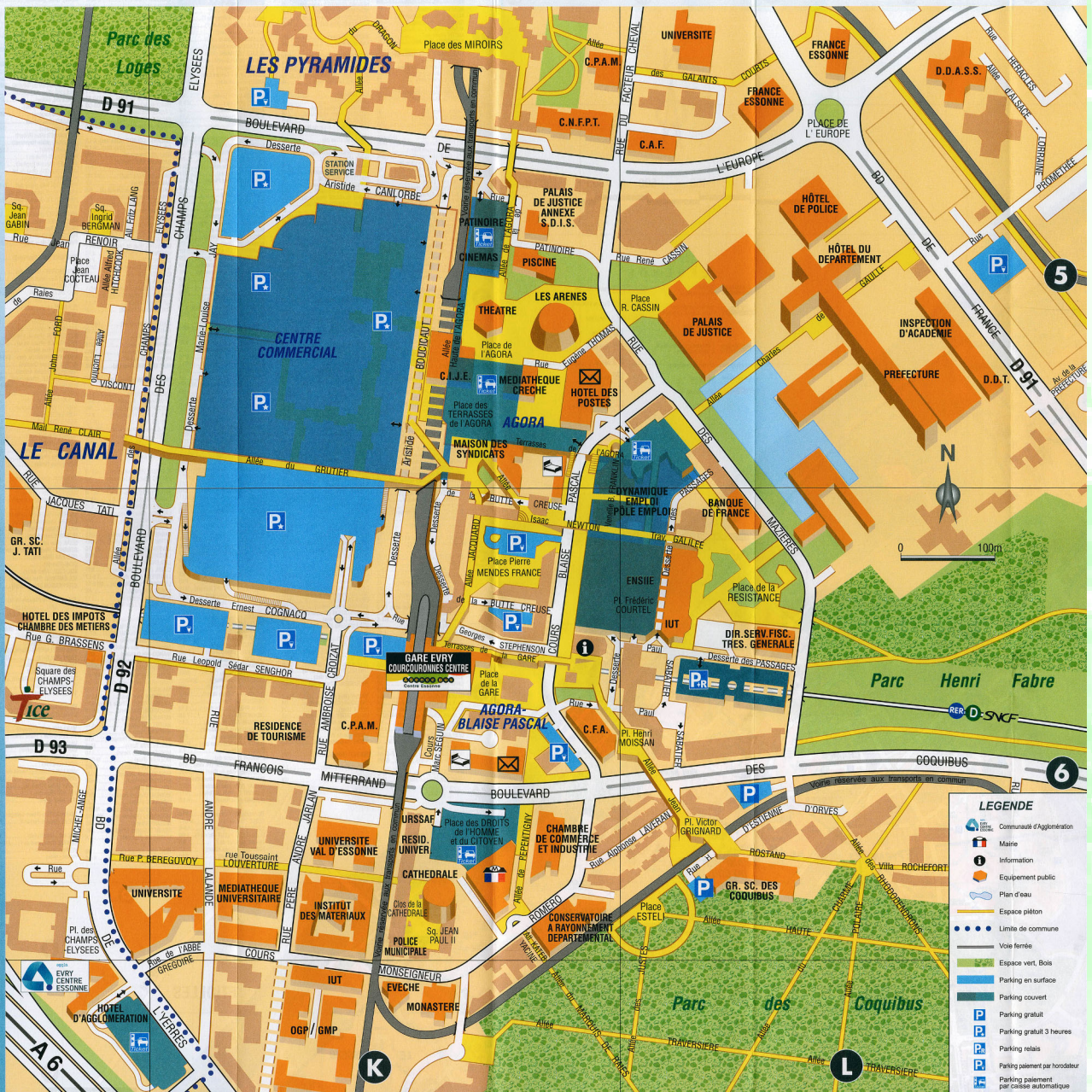
. un problème juridique et financier : comment créer des réseaux urbains en dehors du périmètre de la RATP ?

Sur le plan de l'urbanisme la plus grande attention a été portée à la définition des centres et à la façon de traiter les lieux privilégiés que sont les gares RER et SNCF. Dans une ville nouvelle, Evry, on a opté pour un site propre intégral de transports en commun dans le centre ville. Cette infrastructure, longue de 13 km a été conçue pour pouvoir recevoir à terme un mode de transport nouveau. A ce jour, après un bref essai de bus électrique, Evry est desservie par un réseau d'autobus qui restera certainement longtemps le mode de transport le plus souple. Au delà du centre, les bus circulent sur la voirie normale.

Dans les autres villes nouvelles les sites propres ont été restreints au traitement des points singuliers de la ville : franchissement des voies SNCF et de la RN 10 au droit de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, aménagement au droit de la gare de Cergy Préfecture, réserves dans le centre de Noisy le Grand. Sur ce dernier ouvrage, programmé pour recevoir le projet ARAMIS de rocade sud, il est prévu aujourd'hui d'installer un SK.

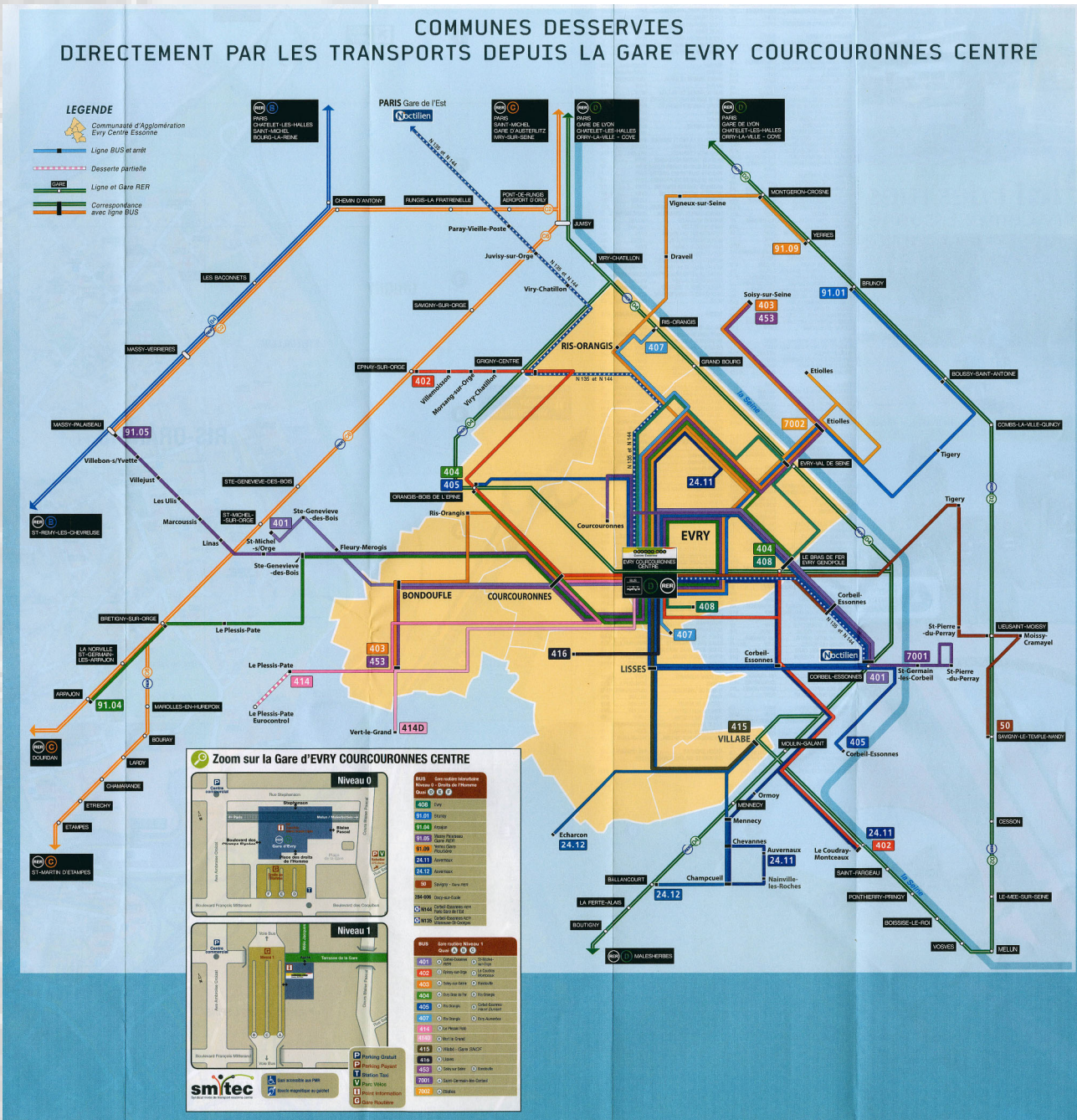
Le financement des sites propres a été assuré par l'Etat et la Région. Hormis le réseau d'Evry réalisé par phases et dont le coût en francs courants de 1972 à 1990 s'est élevé à 139 MF les autres opérations, plus ponctuelles, ont représenté au total un montant d'investissements de l'ordre de 80 MF au cours des 6^e et 7^e plan.

Plan de la ville d'Evry.
Collection privée Odile Nave.



PLAN DU CENTRE URBAIN

Plan de la ville d'Évry.
Collection privée Odile Nave.



III - L'avenir de la ville nouvelle d'Évry

Tous les documents suivants sont extraits du site :

<http://www.evry.fr/cadre-de-vie/evry-sud-vers-un-nouveau-visage/>



ÉVRY SUD

Acte I

NOUVEAU GYMNASSE FRANÇOIS MAURIAC
 Construction : septembre 2017 > août 2018
 Nouveau look pour une nouvelle vie ! Le nouveau gymnase sera installé derrière son emplacement actuel. Plus grand et plus moderne, un bel équipement pour le quartier !

RELOGEMENT
 La démolition prévue d'une partie des bâtiments de la dalle est précédée du relogement des familles. Aujourd'hui, 134 familles ont été relogées. 80 sont restées à Évry.

CHAUFFAGE URBAIN
 Automne 2017 > été 2018
 Les travaux d'extension du réseau de chaleur au Parc aux Lièvres par l'entreprise Dalkia, le délégataire de l'Agglomération Grand Paris Sud, commenceront par les rues Pasteur et Mauriac. Objectif : chauffage et eau chaude sanitaire plus écolo et baisse de votre facture !

MAISON DES SERVICES PUBLICS
 Construction : septembre 2018 > octobre 2019
 Toujours plus proche de vous ! Le service public s'installe sur le site de l'actuel gymnase F. Mauriac. À l'intérieur : la Mairie annexe, un multi-accueil de 35 places, la Maison de quartier, le Lieu d'accueil enfants-parents « Pas à Pas » et un Relais Assistantes Maternelles !

BIO VALLEY
 Livraison en 2019 jusqu'à début 2020
 Terminé le bâtiment de la Casse d'Épargne au Bras de Fer. Depuis le début de l'année, le programme Biovalley, qui a connu un fort succès commercial, est en construction. 220 logements, ainsi qu'une crèche, seront livrés pour cette première phase.

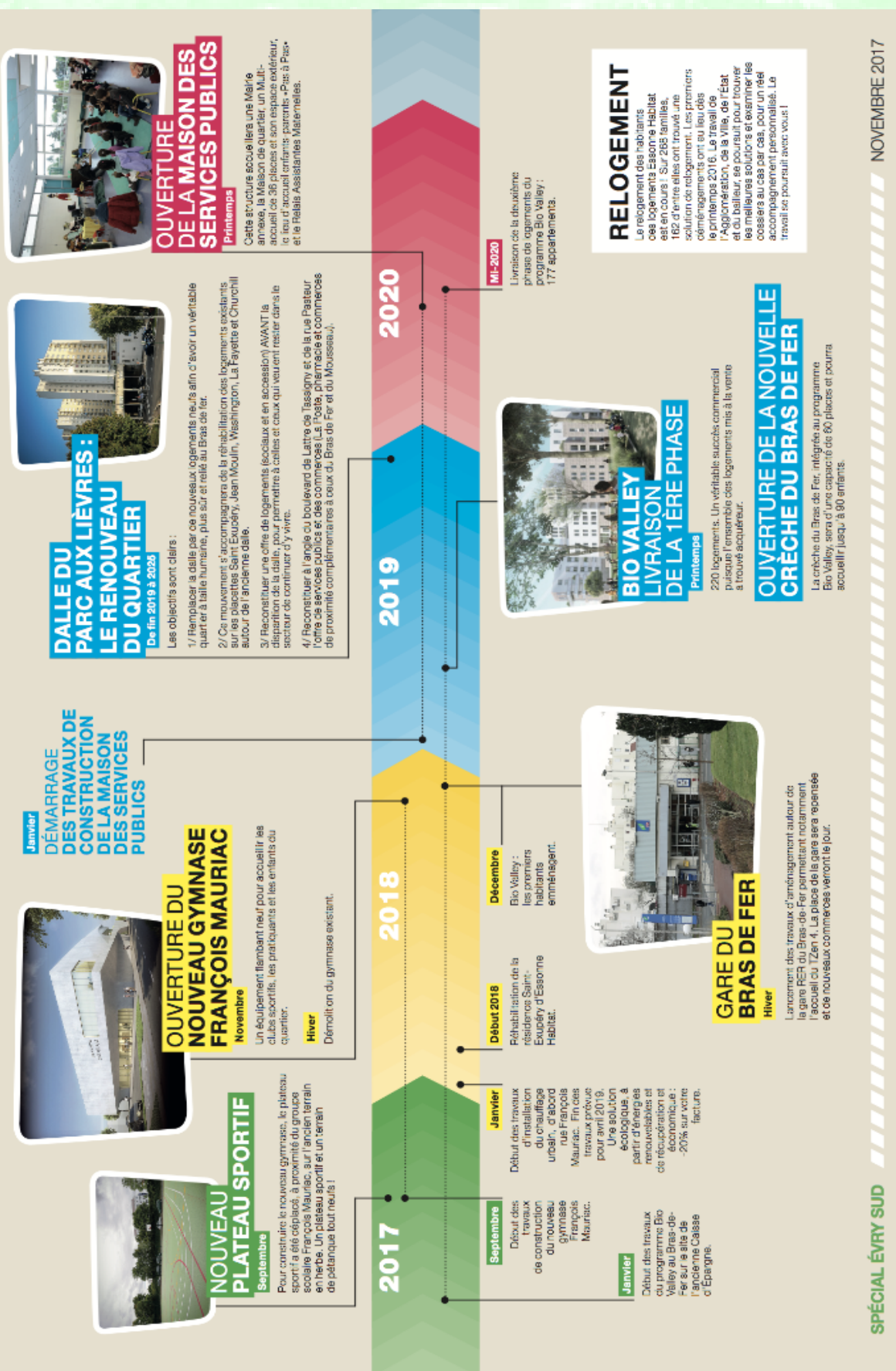
NOUVEAU PLATEAU SPORTIF
 Été 2017
 Pour construire le nouveau gymnase, il faut déplacer le plateau sportif existant, situé à proximité du groupe scolaire F. Mauriac, sur le terrain en herbe de la rue du même nom. Un plateau identique avec un revêtement moderne. Le terrain de pétanque est déplacé et installé à proximité de cette nouvelle aire. Prévus aussi, les travaux de rénovation de l'allée Pierre de Coubertin.

BUS : MODIFICATION DE LA CIRCULATION
 Fin 2017
 En raison de l'extension du chantier Biovalley de Nexity au Nord-Ouest, certains arrêts de bus seront déplacés. Les lignes 401 et 404, le long du parking Indigo, emprunteront le boulevard De Latrre de Tassigny au lieu des voies de bus du boulevard des Cocubus. Les arrêts du 408 seront aussi adaptés. Un affichage vous orientera.

SPÉCIAL ÉVRY SUD

JUILLET 2017

ÉVRY SUD : ON VOUS DIT TOUT !



NOUVEAU PLATEAU SPORTIF

Septembre
Pour compléter le nouveau gymnase, le plateau sportif a été déplacé à proximité du complexe scolaire François Mauriac sur l'ancien terrain en herbe. Un plateau sportif et un terrain de pétanque tout neufs !



OUVERTURE DU NOUVEAU GYMNASE FRANÇOIS MAURIAc

Novembre
Un équipement flambant neuf pour accueillir les clubs sportifs, les pratiquants et les enfants du quartier.
Hiver
Démolition du gymnase existant.

DÉMARRAGE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE LA MAISON DES SERVICES PUBLICS

DALLE DU PARC AUX LIÈVRES : LE RENOUVEAU DU QUARTIER

De fin 2019 à 2026
Les objectifs sont clairs :
1/ Remplacer la dalle par de nouveaux logements neufs afin d'avoir un véritable quartier à taille humaine, plus sûr et relié au Bras de Fer.
2/ Ce mouvement s'accompagnera de la réhabilitation des logements existants dans le secteur des Lièvres, Jean Moulin, Wellington, La Fayette et Churchill autour de l'ancienne dalle.
3/ Reconstituer une offre de logements (sociaux et en accession) AVANT la disparition de la dalle, pour permettre à celles et ceux qui veulent rester dans le secteur de continuer d'y vivre.
4/ Reconstituer à l'angle du boulevard de Lattre de Tassigny et de la rue Pasteur l'offre de services publics et des commerces (La Poste, pharmacie et commerces de proximité complémentaires à ceux du Bras de Fer et du Mousseau).



OUVERTURE DE LA MAISON DES SERVICES PUBLICS

Printemps
Cette structure accueillera une Mairie annexe, la Maison de quartier, un Multi-accueil de 36 places et son espace extérieur, le trou d'accueil enfants-parents, « Pas à Pas » et le Relais Assistantes Maternelles.

Septembre
Début des travaux de construction du nouveau gymnase François Mauriac.

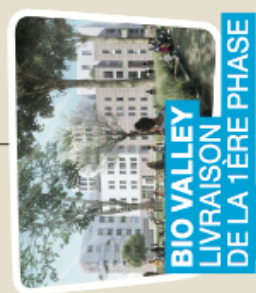
Début 2018
Réhabilitation de la résidence Saint-Exupéry d'Essonne Habitat.

Décembre
Bio Valley : les premiers habitants emménagent.



GARE DU BRAS DE FER

Hiver
L'arrondissement des travaux d'aménagement autour de la gare BR de Bras-de-Fer permettant notamment l'accueil du T2n 4. La place de la gare sera repensée et de nouveaux commerces verront le jour.



BIO VALLEY LIVRAISON DE LA 1ÈRE PHASE

Printemps
220 logements. Un véritable succès commercial puisque l'ensemble des logements mis à la vente a trouvé acquéreur.

Mi-2020
Livraison de la deuxième phase de logements du programme Bio Valley : 177 appartements.

RELOGEMENT

Le relogement des habitants des logements Essonne Habitat est en cours : Sur 268 familles, 182 d'entre elles ont trouvé une solution de logement. Les premiers déménagements ont lieu dès le printemps 2018. Le travail de l'Agglomération de Bras-de-Fer et de la Région Île-de-France pour trouver les meilleures solutions et examiner les dossiers au cas par cas, pour un état d'accompagnement personnalisé. Le travail se poursuit avec vous !


OUVERTURE DE LA NOUVELLE CRÈCHE DU BRAS DE FER

La crèche du Bras de Fer, intégrée au programme Bio Valley, sera d'une capacité de 60 places et pourra accueillir jusqu'à 80 enfants.

Le bilan des ateliers d'urbanisme thématiques

Les propositions des habitants: Accessibilité et développement des Transports en commun

- **Besoin de deux nouvelles liaisons directes et structurantes de transport en commun :** Evry-Orly et Evry-Juvisy.
- **La nécessité de réaménager le pôle de transport du Bras de Fer, de manière à :**
 - Faciliter son usage en rapprochant la gare routière et la gare RER,
 - Améliorer sa visibilité et son accessibilité, notamment piétonne et vélos, depuis son environnement urbain extérieur.
 - Rendre la gare RER plus accueillante: commerces pour en faire un lieu animé, transparence et ouverture sur l'extérieur, embellissement,
 - Réduire les nuisances pour les habitants du secteur: bruit (revêtement anti-bruit), pollution (véhicules à énergie non polluante).
- **Apaiser la circulation routière et résorber les dysfonctionnements actuels du réseau routier :** ralentissement de la vitesse automobile par la création d'obstacles (passages piétons surélevés, dos d'âne, zones 30), fluidité de certains carrefours (ex: Bd De Lattre de Tassigny / Grange Feu Louis), cohabitation entre voies en site propre et voies de circulation routière,
- **Sécuriser et améliorer le confort des liaisons douces :** réalisation des tronçons manquants, aménagements paysager, signalétique, éclairage , accessibilité PMR,
- **Prévoir des capacités de stationnement suffisantes :** un stationnement résidentiel de qualité, enterré et de type box fermé, amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement du parking Vinci de la gare, besoin en stationnement de la Pagode, bornes électriques sur l'espace public.



Les propositions des habitants: Accessibilité et développement des Transports en commun

- **Besoin de deux nouvelles liaisons directes et structurantes de transport en commun :** Evry-Orly et Evry-Juvisy.
- **La nécessité de réaménager le pôle de transport du Bras de Fer, de manière à :**
 - Faciliter son usage en rapprochant la gare routière et la gare RER,
 - Améliorer sa visibilité et son accessibilité, notamment piétonne et vélos, depuis son environnement urbain extérieur.
 - Rendre la gare RER plus accueillante: commerces pour en faire un lieu animé, transparence et ouverture sur l'extérieur, embellissement,
 - Réduire les nuisances pour les habitants du secteur: bruit (revêtement anti-bruit), pollution (véhicules à énergie non polluante).
- **Apaiser la circulation routière et résorber les dysfonctionnements actuels du réseau routier :** ralentissement de la vitesse automobile par la création d'obstacles (passages piétons surélevés, dos d'âne, zones 30), fluidité de certains carrefours (ex: Bd De Lattre de Tassigny / Grange Feu Louis), cohabitation entre voies en site propre et voies de circulation routière,
- **Sécuriser et améliorer le confort des liaisons douces :** réalisation des tronçons manquants, aménagements paysager, signalétique, éclairage , accessibilité PMR,
- **Prévoir des capacités de stationnement suffisantes :** un stationnement résidentiel de qualité, enterré et de type box fermé, amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement du parking Vinci de la gare, besoin en stationnement de la Pagode, bornes électriques sur l'espace public.

Les propositions des habitants: Urbanisme durable et cadre de vie

- **Développer des espaces verts agréables et confortables et mettre en valeur les espaces verts existants :** zones réservées aux chiens, gestion des eaux pluviales par infiltration dans les espaces verts, équipements de compostage, jardins potagers collectifs, implantation judicieuse du mobilier urbain (corbeilles notamment), éclairage,
- **Développer les liaisons douces :** création des tronçons manquants et mise en place d'une signalétique spécifique,
- **Prévoir des espaces paysagers dans les futures résidences :** jardins collectifs privatifs, jardinières, balcons, équilibre végétal/minéral,
- **Développer un habitat durable dans le neuf comme dans l'existant :** points de collecte enterrés pour les ordures ménagères avec système d'aspiration si possible, performance énergétique (chauffage urbain, énergie solaire, exposition des logements), récupération des eaux de pluies, capacité à maîtriser individuellement sa consommation énergétique, pérennité des matériaux et facilité à mettre en œuvre des ravalement de façade, accessibilité PMR des immeubles et des logements.

Les propositions des habitants : Conditions d'habitat / Formes urbaines / Architecture

- **Nécessité d'une réhabilitation importante du patrimoine social, qui ne sera pas démolie, portant sur les bâtiments, les parkings et caves, ainsi que les espaces extérieurs :** problèmes d'humidité internes aux logements, caves et parkings en sous-sol à réinvestir (éclairage, accès, ...), locaux poussettes à ré-ouvrir, accessibilité aux PMR, mur abritant les parkings non démolis (boulevard du Maréchal Leclerc), qui sera très visible suite à la démolition de la dalle (habillage par une végétalisation, des commerces, la construction de logements, d'ateliers d'artistes, l'installation d'une cascade, un revêtement de panneaux solaires, ...), placettes à résidentialiser, stationnement résidentiel sauvage dans la rue George Sand à limiter, lieux de rencontre tels que le terrain de baskets à conserver, lieux de convivialité à recréer au niveau de la rue, ...
- **Développer des logements neufs selon des formes urbaines et des architectures en rupture de l'existant :**
 - petits volumes, 5 à 6 étages maximum,
 - résidences à taille humaine,
 - choix architecturaux qui évitent l'excentricité,
 - doter les logements et résidences d'espaces extérieurs (balcons, terrasses),
 - végétalisation des immeubles, ...
- **Développer des constructions neuves qui améliore la mixité sociale et qui créent de la vie :**
 - mails piétons et pistes cyclables qui relient les résidences entre elles,
 - buanderies et laveries dans les nouveaux immeubles,
 - logements pour personnes âgées, personnes en situation de handicap et étudiants,
 - attractivité des logements pour attirer de nouvelles populations,
 - espaces de convivialité dans les résidences (aires de jeux, système de prêt de livre).

<http://www.evry.fr/cadre-de-vie/evry-sud-vers-un-nouveau-visage/> :

Le coup d'envoi de ce projet ambitieux de transformation du sud évryen, Parc aux Lièvres et Bras de Fer, a été donné début 2015. Il englobe un périmètre allant de la Pagode à l'entrée de la Francilienne, pour lequel la Ville d'Évry, la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud et leurs partenaires envisagent une profonde métamorphose : la démolition de la dalle du Parc aux Lièvres, la restructuration du patrimoine social d'Essonne Habitat (démolitions et réhabilitation importante des immeubles restants), la construction de 377 logements sur le site de la Caisse d'Épargne, la restructuration des équipements publics (écoles, gymnase et crèche), la création d'une Maison de Services Publics ou encore la restructuration du pôle gare Genopole – Bras de Fer. Autant d'opérations qui confirment l'ambition de donner au sud d'Évry une qualité urbaine à la hauteur de ses atouts.

Doc. 18 suite : Concertation auprès des habitants d'Évry, extrait du 10/06/2015

<http://www.evry.fr/wp-content/uploads/2016/04/>

Concertation_Préalable_PAL_BdF_Réunion_Publique_100615VD.pdf

Synthèse de la stratégie urbaine

Le projet de renouvellement urbain du sud d'Évry : une réalisation en deux phases

1. **La recomposition des secteurs résidentiels : la ZAC Parc aux Lièvres / Bras de Fer**
2. La transformation de la RN7 en boulevard urbain : réalisation à plus long terme (« Schéma de Référence RN7 » – Conseil Départemental de l'Essonne)

Enjeu n°1 : Créer un quartier de gare autour du pôle de transports du Bras de Fer

Enjeu n°2 : Rénover le Parc aux Lièvres

Enjeu n°3 : Créer un trait d'union entre le Parc aux Lièvres et le Bras de Fer



Crédits : Ville d'Évry



Démolitions



Espaces verts existants à valoriser



Voirie à rénover



Pôle multimodal à restructurer



Rénovation logements sociaux



Continuité végétale à créer



Voirie à créer



Centralité urbaine à créer



Rénovation équipements publics



Cœur de quartier (commerces et équipements publics)



Pôle commercial



Mairie d'Évry_DGADU_ND

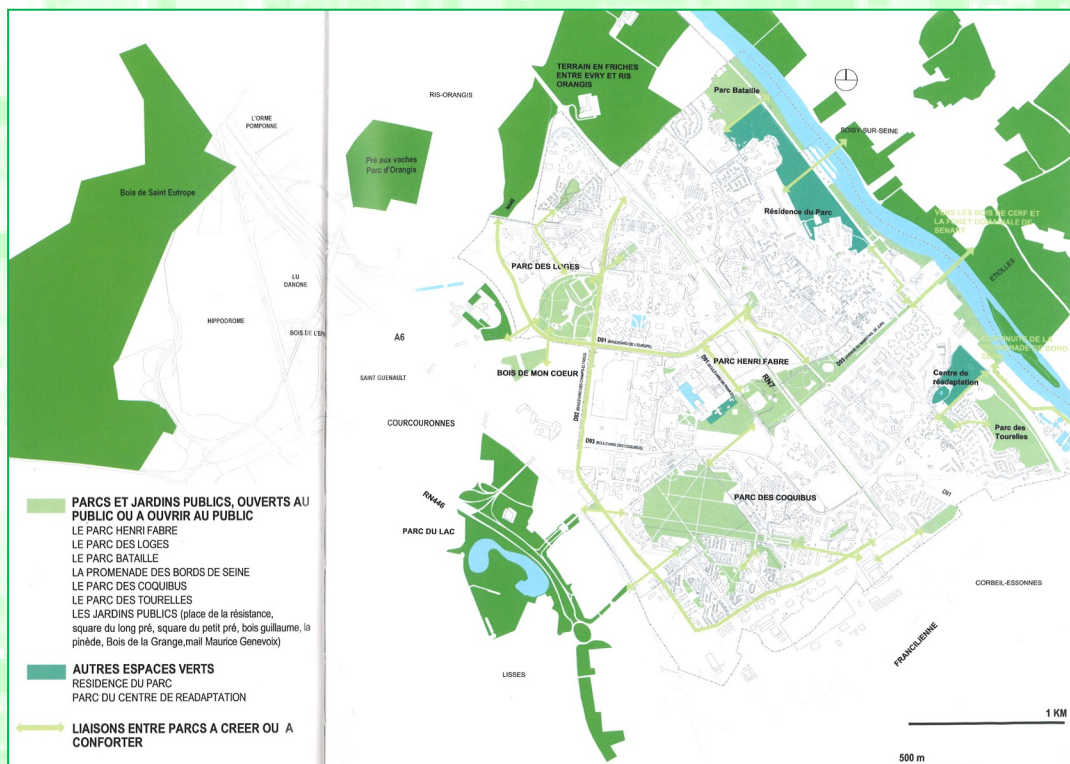
Doc.19 : Evry dans l'agglomération parisienne : la concurrence avec le pôle Massy-Saclay, extrait de *Evry nouvelle ville nouvelle*, pp.170-171, éd. Creaphis, 2006.

Arch. dép. Essonne - Inoctavo/4222



Doc. 20 : Carte des espaces verts et en projets, Evry nouvelle ville nouvelle, éd. Creaphis, 2006.

Arch. dép. Essonne - Inoctavo/4222.



Ressources :

Bibliographie : Ouvrages sur la ville nouvelle et son histoire :

- *Evry, Carnets de campagne (1965 -2007)*, Michel Mottez, L'Harmattan, Paris, 2003.
- *Evry, L'âge de la majorité, série France*, n°8, Françoise Mesnier, Ed° Autrement, Paris, sept. 1992
- *Evry, Nouvelle ville nouvelle*, Catherine Sabbah, éd° Créaphis, oct. 2006.
- *Evry, ville nouvelle, 1960-2003 ; La troisième banlieue*, Jacques Guyard, éd° Espaces Sud, 2003.
- *Des ensembles assez grands, Mémoires et projets en Essonne*, Cahier n°11 de la Maison de Banlieue et de l'Architecture, communauté des communes Les Portes de l'Essonne, décembre 2005.
- Brochure *Mutations industrielles et paysages urbains, Guide de visite de la région Corbeil-Evry*, Maison de banlieue, collectif, Projet de recherche européen SPHERES, 2011 (<https://www.maisondebanlieue.fr/wp-content/uploads/2012/06/Guide-de-visite-de-la-region-Corbeil-Evry.pdf>).
- La presse locale : *Le Parisien, Le Républicain* ;
- Bulletins municipaux de la commune.
- Brochure : enquête publique du 10 juin 2015, ville d'Evry : Concertation_Préalable_PAL_BdF_Réunion_Publique_100615VD.pdf

Films/ reportages et sitographie :

- Mémoires et Avenir de la ville nouvelle : avec notamment les fichiers pdf : Evry MVN memoire_n10bis.pdf : <http://mavn.fr/>
- Reportage d'André Darmagnac, in Mémoire et Patrimoine vivant : « D'Evry Petit-Bourg à Evry Ville nouvelle », 2017, (87').
- Site de la ville d'Evry : nombreuses ressources, y compris historiques sur : <https://www.evry.fr/cadre-de-vie/histoire-patrimoine-architecture/>
- Cinéam : Ils ont filmé l'Essonne (1926-1984), DVD n°2 : particulièrement la séquence suivante : « Les vaches ont quitté Evry », puis « Evry, ville nouvelle » (7') avec le parcours d'A. Darmagnac.
- Association Cinéam : Laurence Bazin : 41A rue Alexandre Soljenitsyne, 91 000 Evry, Tel. 09 52 79 99 22 ; mail : info@cinéam.asso.fr
- Canopé : bibliographie proposée lors d'une animation pédagogique : reseau-canope.fr/atelier-essonne

Direction des archives et du patrimoine mobilier de l'Essonne
Domaine départemental
38, rue du commandant Arnoux
91730 CHAMARANDE
01 69 27 14 14