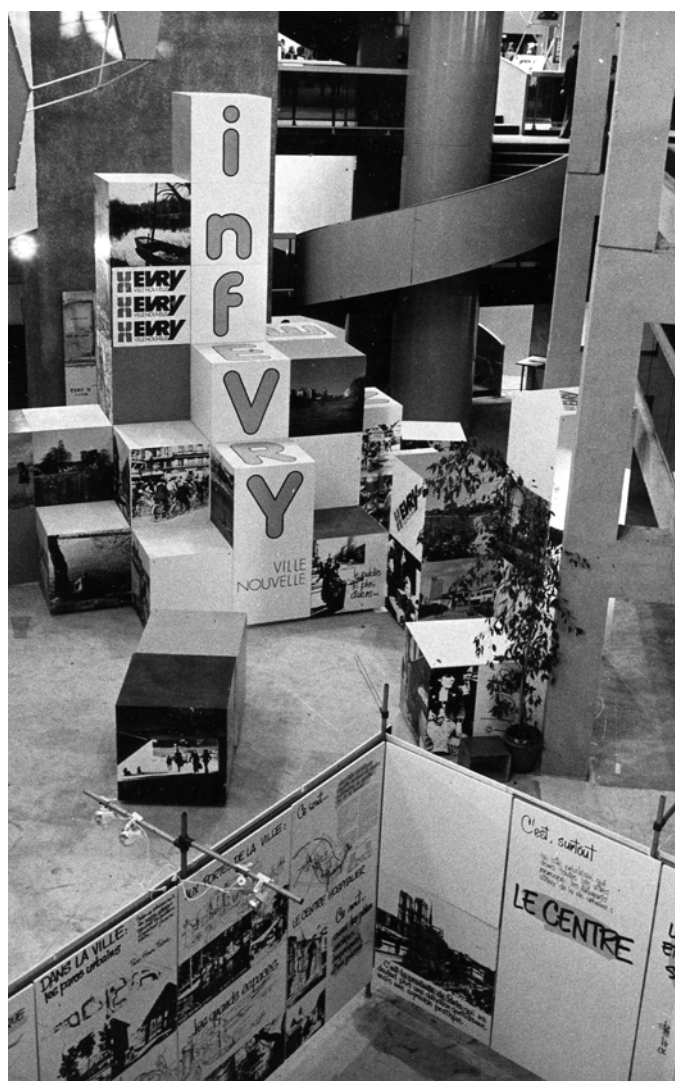


Les idées de départ des urbanistes d'Evry ville nouvelle



Le centre d'information de l'Épérvy dans l'Agora en 1975

Editorial page 2

TABLE DES MATIÈRES

I	Une vraie ville, pas une banlieue	page 6
II	Des quartiers vivants pour l'enrichissement mutuel	page 20
III	Sortir du quartier	page 27
IV	Le centre d'un chef-lieu	page 33
V	Une ville qui offre des choix	page 44
VI	Permettre un monde poétique	page 49
VII	Le transport en commun	page 55

Photographies page 66

EDITORIAL

Il nous a semblé important de consacrer un Document mémoire à ce thème, car il existe **plusieurs discours** sur notre ville nouvelle, comme sur toutes les autres. Il en existe au moins trois. D'abord celui des élus, qui ont plus ou moins bien vécu cette période où l'Etat prenait l'initiative de ce qui se construirait sur leur territoire. Depuis que les villes nouvelles sont déclarées achevées, ils ont repris les rennes, non sans une certaine satisfaction. L'avenir risque de retenir surtout leur version, car les représentants de l'Etat auront bientôt disparu. Le second discours est celui des promoteurs immobiliers, qui avaient besoin de vendre. Il est passé par les publicités qu'ils ont diffusées un peu partout, usant et abusant de slogans qui faisaient mouche, comme "la ville à la campagne". Il a sans doute été plus largement répandu que celui des urbanistes, qui est le troisième. Les chercheurs universitaires ont le choix entre tous ces discours, et ils ne savent pas toujours les distinguer les uns des autres. Ainsi dans la période des bilans confiés à la "Mission ROULLIER", avons-nous entendu un brillant universitaire de province appuyer ses thèses à propos des villes nouvelles sur l'analyse des publicités des logements nouveaux de la commune de Créteil, qui ne faisait pas partie des 9 villes françaises bénéficiant du statut très particulier de "Ville nouvelle".

Voici donc le discours des urbanistes de la ville nouvelle d'Evry. Entendez par là l'équipe de la cellule de conception de cette ville. Elle était l'un des services de l'Epévy (Etablissement public d'aménagement), on l'appelait "l'Atelier d'urbanisme". Une équipe vraiment pluridisciplinaire, qui comprenait architectes, ingénieurs, paysagistes, programmeurs (sociologues, géographes...), dessinateurs, secrétaires... 25 à 30 personnes au total. Ce sont leurs idées qui ont inspiré ce qui s'est réalisé par la suite. Elles sont sans doute moins connues que celles des autres discours. Leur mise en forme n'est pas de 2009, il s'agit de l'exposition qui les présentait en 1975. Elle fut visible quelques années dans l'Agora.

Quelques explications :

- Nous avons dû ajouter une table des matières pour en faciliter la lecture, car un document imprimé ne se «visite» pas comme une exposition.
- Nous avons ajouté aussi quelques commentaires actuels, pour faire la part du contexte de l'époque, et rendre le propos compréhensible aujourd'hui. A ce sujet, merci à Joseph NOUVELLON et à Michel MOTTEZ de nous avoir aidés à faire cette traduction de contexte à contexte.

C'est un **discours axé sur un concept de vie**, que celui des urbanistes d'Evry ; celui d'une ville du "temps de vivre". Comparé à celui des 8 autres villes nouvelles de l'époque, il marque sa différence. Le discours de Saint-Quentin-en-Yvelines est centré plutôt sur le pôle d'affaires de l'ouest parisien, et celui de Marne-la-Vallée sur l'architecture. En cette période de relèvement, une nouvelle génération d'architectes arrivait, persuadée qu'il suffisait de "faire de la belle architecture" pour réussir une ville. Cependant, Evry ne fut pas la seule à privilégier le mode de vie. Cergy-Pontoise et Le-Vaudreuil firent le même choix. Derrière ce "temps de vivre", entendez le slogan "métro-boulot-dodo", si largement diffusé après mai 68. Et le souci de rapprocher habitat et emploi fut commun à toutes les villes nouvelles. Entendez aussi les perspectives d'une civilisation des loisirs et de l'éducation permanente, qui semblaient évidentes aux sages de la décennie 65-75. Sur ces thèmes, des livres sont devenus des best-sellers, des services se sont mis en place dans les administrations et dans les entreprises. Alors on avait demandé aux inventeurs de villes de travailler pour cette société à venir, et de porter l'imagination au pouvoir. Autrement

dit, au-travers de la plume ou du pinceau des jeunes urbanistes (nous avions tous entre 30 et 40 ans), ce sont les fantasmes de toute une société qui s'expriment. Certains de ces fantasmes (liaisons douces, habitat intermédiaire..) sont prémonitoires de la société du développement durable qui s'annonce aujourd'hui.

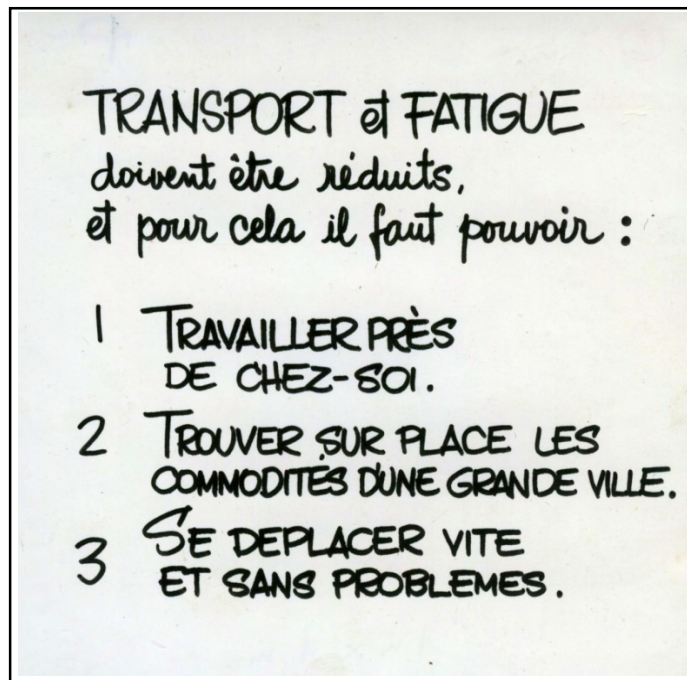
Ce discours s'est **élaboré progressivement**, de 1967 à 1975. La période de gestation initiale, de 1967 à 1971, est la plus importante et la plus féconde. C'est là qu'ont été définis le schéma des voiries, l'armature des équipements de la vie collective et les principes d'un urbanisme linéaire, avec retour à la rue et contact avec de grands parcs publics. Ensuite, de 1971 à 1973, un surcroît de libéralisme a mis un frein aux méthodes des jeunes "technocrates", accusés de faire du dirigisme. C'est dans ce contexte que le ministère de l'équipement leur a imposé de recourir à un concours international pour concevoir le quartier d'Evry 1 (lauréat : le projet des Pyramides). Ensuite, la période 1973-1975 est celle des bilans après ce concours. Le gouvernement tolère un peu plus de dirigisme. Les urbanistes d'Evry reprennent les principes et méthodes expérimentés au Champtier-du-Coq pour Les-Epinettes, puis Les-Aunettes et Le-Canal. Par la suite, l'Atelier d'urbanisme reste chargé de la maîtrise d'œuvre urbaine, mais on lui demandera surtout d'être opérationnel, pour réaliser plus vite et rêver un peu moins.

Ainsi la **légitimité de ce discours** n'a pas été acquise d'emblée. Il n'a pu s'étaler au grand jour que dans la petite fenêtre de quelques années entre 1972 et 1984, au moment où le poids de population de la commune d'Evry basculait de l'Est à l'Ouest de la RN7. Avant, il ne fallait pas effrayer les habitants déjà là, attachés à leur cadre semi-rural. Les maires d'Evry et de Courcouronnes, les plus directement concernés, supervisaient les propositions de l'Epévy, tout en garantissant à leurs électeurs qu'ils ne seraient pas perturbés par le gros des projets, cantonné entre RN7 et autoroute. L'Epévy exposait déjà ses idées à la ferme du Bois-Briard, mais de façon discrète. 1975 est une année charnière, où le centre urbain nouveau commence à exister avec l'ouverture de l'Agora, du Centre commercial régional, de la gare SNCF et du réseau TICE. C'est dans **l'enthousiasme** de ces inaugurations que l'exposition reproduite ici est montrée au grand jour. Elle mobilisera tout l'Atelier d'urbanisme, qui vécut une "charrette" mémorable à cette occasion. MOTTEZ rendait un dernier arbitrage pour le texte, Elisabeth GRUNBERG et Ernesto AVELLANEDA l'illustrant et tout le reste de l'Atelier d'urbanisme maniant scies et marteaux pour monter les panneaux de 1m x 1m. Quelques années plus tard, André LALANDE, juriste de formation et humaniste, premier directeur de l'Epévy, prend sa retraite. Le Centre d'information de l'Epévy dans l'Agora est fermé, et l'exposition remise au dépôt. Les élus entendent se réserver la communication sur les projets d'avenir de leurs communes. Les temps changent, on est dans les années 80. Dans un retour d'euphorie libérale, l'Epévy recentre son action sur l'objectif de devenir un pôle d'excellence économique.

André DARMAGNAC
président de MVN

Retrouver





Commentaire 2009 :

Une vraie ville, pas une banlieue de plus.

Le slogan de mai 68, "métro-boulot-dodo" marquait encore les esprits. Le remède imaginé à l'époque était de : rapprocher l'habitat et l'emploi (1)

en ajoutant sur place les grands équipements, jusqu'alors dans Paris (2)

et en gardant le choix ouvert, grâce aux facilités de transport (3).



Commentaire 2009 :

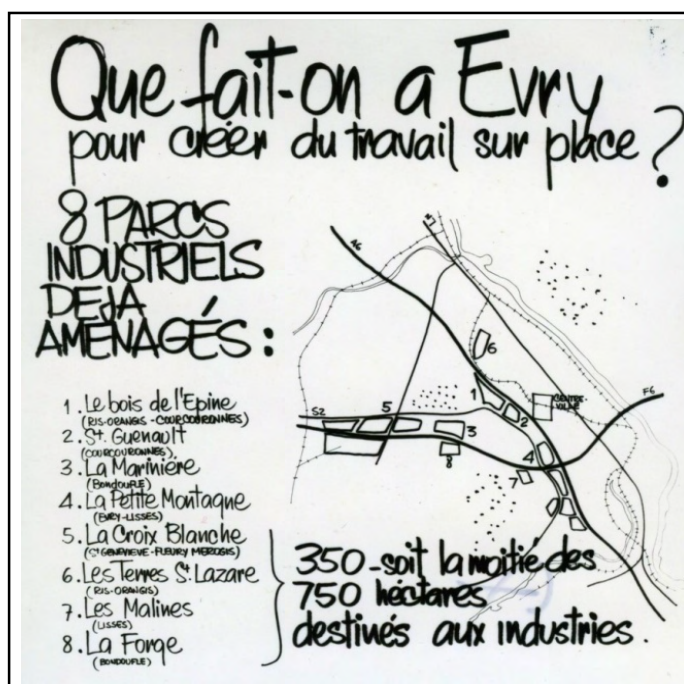
Les 120 000 habitants était l'objectif visé pour les 4 à 5 communes du SCA (Syndicat communautaire d'agglomération). Pour le marché du travail, on raisonnait à l'échelle des 500 000 habitants prévus initialement dans le périmètre élargi, allant de la vallée de l'Orge à celles de la Seine et de l'Essonne.

Aujourd'hui, cette zone approche des 500 000 habitants. L'Epévy achetait aussi des terrains pour créer des emplois sur les communes voisines : Brétigny, Le-Plessis-Pâté, Fleury-Mérogis, Grigny, Ris-Orangis, Sainte-Geneviève-des-Bois...



Commentaire 2009 :

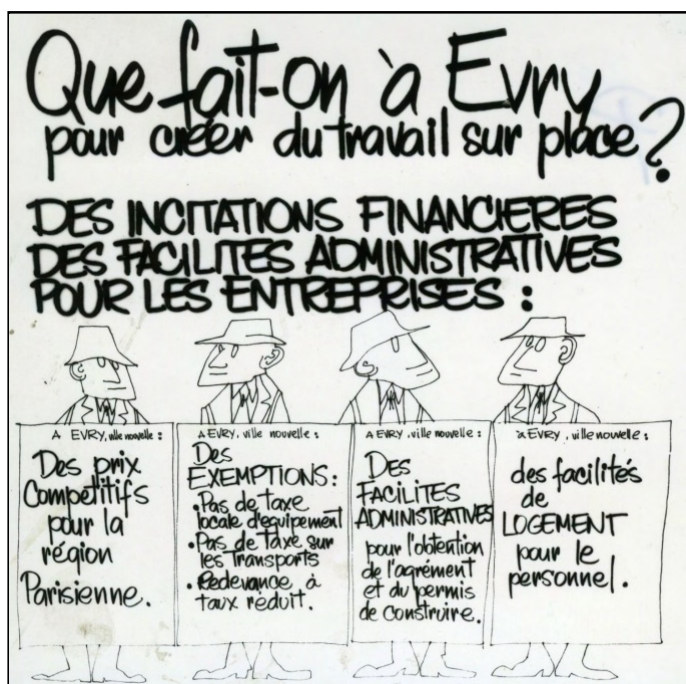
L'Epévré a créé davantage d'emplois que de logements. Aujourd'hui, les habitants vont beaucoup moins travailler à Paris, mais davantage de banlieue à banlieue, vers l'Est ou vers l'Ouest. Rapprocher habitat et emploi s'est avéré facile à mettre en œuvre. Un responsable et sa secrétaire ont suffi pour assurer, aux gens qui avaient un emploi sur place, la priorité pour les logements qui se livraient. Les logements suivaient la création d'emploi.





Commentaire 2009 :

Le programme d'ensemble prévoyait donc 500 000 Mc de bureaux. La réalisation est plus du double. On ne prévoyait pas encore l'ampleur de la mutation de l'économie en faveur des services, et au détriment de l'industrie.



PLUS DE 50 ENTREPRISES ont déjà choisi Evry : 8.000 emplois...

...dont 3.000 en place à ce jour.

ATELIER DE MECANIQUE MODERNE – CEDAPE – DESROSIERS – DURIEU – FERELC – GRIGUER – RIETRI – SOUPLRTUBE – BROLL – DELAMARRE/COEFFIC – GUIRAO – NOUVELLES GALERIES – Sté NOUVELLE DE CONSTRUCTION DE FOURS – STEFAL – POTONET – MGDIT – BELIN – CARRET – Cie FRANCAISE D'IMPRESSION – DAGOUSSET/PIKAROME – FONDERIE DE GENTILLY – FORGOS – FULMEN – GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES – SAGTEM – PEGIT – WMF France – HOERNER RUTEFON – LECLERC SA – LEGAVE ET PASQUIER – MEPAL – MONGIN BALANCE – PAPETERIE DE LA CROIX DE GERVILLE – PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE – KICKERS – SEAILLES ET TISON – SOCEM – STEIN SURFACE – YVROUD – SEIV AUTOMATION – FONCIVAL – NIMEX – AOIP – SAMOD CARREFOUR – GENERAL ELECTRIC PLASTIC – MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES : DIRECTION GENERALE DES IMPOTS – RICHARD LEDROFF...

PLUS DE 20 SOCIETES DE SERVICES ET DE BUREAUX ont déjà choisi Evry

- 1- INNEUBLE SOCIETY**
1 rue Montespan, quartier du Champier du Coq - EVRY.
OCCUPANTS ACTUELS :
- SOCIETE GENERALE - Agence de Banque
- ASSEDIC de l'ESSONNE.
- Société TOTAL, bureaux pour l'Essonne et la Seine-
- N.A.I.F. (Mutuelle d'Assurance des Instituteurs de
section Essonne).
OCCUPANTS FUTURS :
- CREDIT SOCIAL DES FONCTIONNAIRES, Agence de l'Es-
Jusqu'en novembre 1974 : 24 rue J. J. Rousseau -
Jusqu'en novembre 1974 : 24 rue J. J. Rousseau -
- 2- INNEUBLE BELLOS**
10 avenue Victor Hugo, quartier des Champs-Élysées
OCCUPANTS ACTUELS :
- I.B.M. - Services Administratifs et Informati-
- Ets LEBRUN, conditionnement d'air.
3- CREDIT FONCIER DE FRANCE
Le Rouillon - Bd de France 91000 - EVRY -
077.22.60 ou 26.97
Agence d'EVRY.
4- O.P. N.L.M. INTERDEPARTEMENTALE DE L'ESSONNE
VAL D'OISE et des YVELINES
Agence de l'Essonne : locaux provisoires à côté de la
Préfecture. Bd de France 91000 - EVRY.
5- OCIL 91
Bd du Maréchal Leclerc 91000 - EVRY - 077.06.54.
- 6- S.I.E.M. CHAÎNE NOVOTEL**
Autoroute A.6 - 91000 EVRY - 077.93.00
Siège social de la S.I.E.M. (Société d'Investisse-
d'Exploitation Hôtelière) : Chaîne des Hôtels NOVOTEL
à côté de l'hôtel NOVOTEL d'EVRY.
7- DEVIMCO
Autoroute A.6 - 91000 EVRY
Centrale d'achat de la chaîne NOVOTEL.
En bordure immédiate de l'autoroute, à côté de la
S.I.E.M. et du NOVOTEL d'EVRY.
- 8- INNEUBLE FRANCE-EVRY**
Tour Lorraine - Bd de France - EVRY.
OCCUPANTS ACTUELS :
- Syndicat Communautaire d'Aménagement (S.C.A.) de
l'Agglomération Nouvelle d'EVRY
- CENTRINFOR - Centrale informatique
dans les locaux du S.C.A. : installation provisoire
de l'opération FRANCE-EVRY.
9- C.N.E.S. - CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES (Serv
administratif et de recherche)
Jusqu'à fin novembre 1974 : B.P. n° 4 91220 BRETEL
S/ ORG.
10- C.G.A. : COMPAGNIE GENERALE D'AUTOMATISME
(Direction + services administratifs)
Jusqu'en décembre 1974 : Le Plateau-Racé 91220 BRETEL
S/ ORG.
11- INSTITUT NATIONAL DE FORMATION DES CADRES ADMINISTRATIFS
DES F. et F.

SOCIETE GENERALE – ASSEDIC – TOTAL – MAIF – CREDIT SOCIAL DES FONCTIONNAIRES – IBM – LEBRUN – OP HLM ESSONNE/VAL D'OISE/YVELINES – CREDIT FONCIER DE FRANCE – OCIL - NOVOTEL (siège social) – DEVIMCO – SCA – CENTRINFOR – CNES – CGA – INCA...



Commentaire 2009 :

Une vocation de chef-lieu départemental prise très au sérieux.



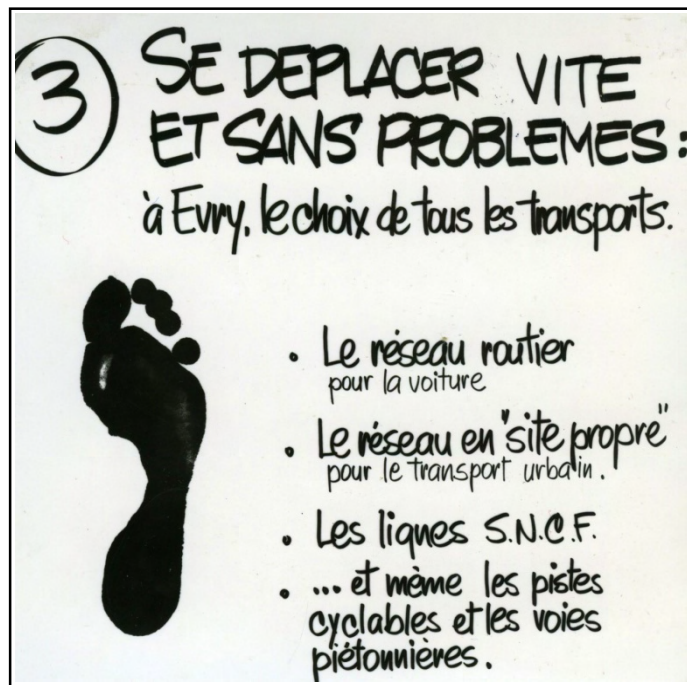
Commentaire 2009 :

On craignait que les activités déconcentrées de Paris (universités, grands magasins, équipements culturels) se dispersent un peu partout en grande couronne, réduisant le centre d'Evry ville nouvelle au simple rôle de cité administrative. La bataille a été rude contre des sites rivaux pour le grand commerce, au point de menacer la naissance du centre commercial régional "Evry 2"



Commentaire 2009 :

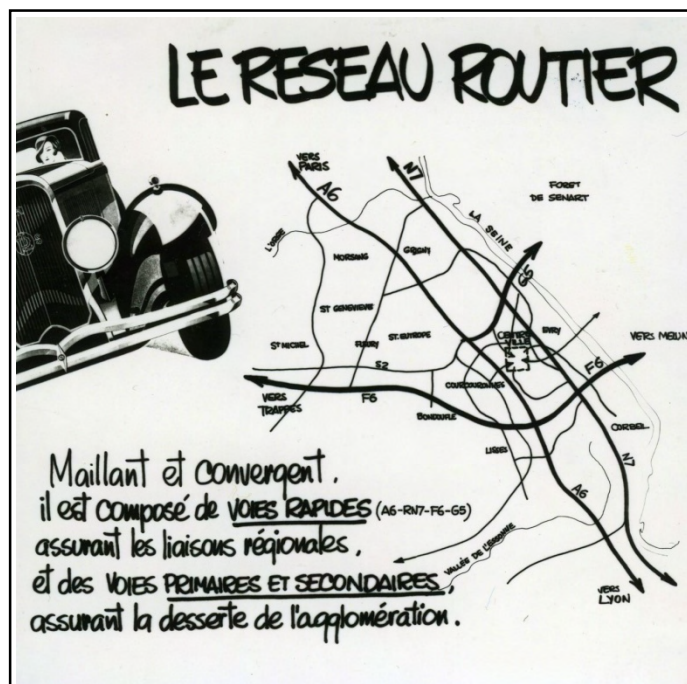
Affirmation d'une volonté de continuité d'espaces publics, du centre vers les quartiers, qui décrivent un 8 autour du centre. Cette continuité ne serait totale qu'à terme. Alors, un mini-métro devrait décrire ce 8. Les passages seraient fréquents et permettraient la diffusion des activités centrales dans toute la zone entre l'autoroute A6 et la RN 7. A noter que ce n'est pas l'automobile qui structure les quartiers, mais le transport urbain (TU) et les liaisons douces. Le vide entre les branches de l'X (ou du 8) est voulu pour mettre de grands parcs au contact du centre. En 1975, on connaissait les formes précises pour seulement la préfecture, l'Agora et le CCR (centre commercial régional), et le quartier des Pyramides. Tout le reste n'est que dessins d'intentions de quartiers linéaires, séparés par de grands espaces verts, et bien reliés au Centre.



Commentaire 2009 :

Réseau routier : à l'époque, les bouchons étaient plus fréquents.

Circuler en voiture était beaucoup plus compliqué que maintenant.



Commentaire 2009 :

La F6 est devenue la Francilienne, avec un tracé un peu différent.

Le schéma routier a été établi dès la fin des années 60. Aujourd'hui plusieurs segments manquent encore.

LE TRANSPORT URBAIN

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

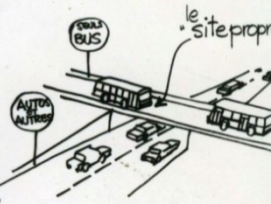
A Evry, l'autobus circule sur une chaussée séparée :

le SITE PROPE

d'où :

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

pour en savoir plus voir les panneaux "LE TRANSPORT EN COMMUN" dans la salle de projection !



Voir page 55

LES LIGNES SNCF

Pour Evry il est indispensable que les liaisons avec Paris soient commodes et rapides :

LE TRAIN ASSURE UNE LIASON RAPIDE . 2 LIGNES DESSERVENT DEJA LA REGION . UNE LIGNE NOUVELLE EST EN CONSTRUCTION :

LA LIGNE NOUVELLE DESSENVIRA PLUS PARTICULIEREMENT LES URBANISATIONS NOUVELLES :



Commentaire 2009 :
Ce sera le RER ligne D







Commentaire 2009 :

Tours et barres disposées à l'orthogonale sur des pelouses interdites : c'est l'urbanisme des "grands ensembles" des années 50 – 60. De plus, il ne s'agit que de "cités dortoirs" ; les habitants travaillent loin de chez eux.



Par contre...

... une organisation urbaine réfléchie, permet au même regroupement :

d'exploiter les possibilités d'enrichissement mutuel, de protection et d'appui permises par le grand nombre ...

Cela est possible par une conception rigoureuse et une discipline dans la réalisation de la ville.

L'enrichissement mutuel existe au niveau du voisinage...





Commentaire 2009 :

Il fallait encore résister à une tendance des promoteurs à rejeter les équipements collectifs en périphérie des quartiers, souvent dans des zones de nuisance, là où les logements se vendraient difficilement. Cela se vérifie souvent dans les "grands ensembles". Dès le début des années 70, l'expérience du quartier du Champier-du-Coq avait démontré qu'une attitude directive des urbanistes amenait les promoteurs à jouer le jeu de "centres de vie", installés le long des liaisons douces.



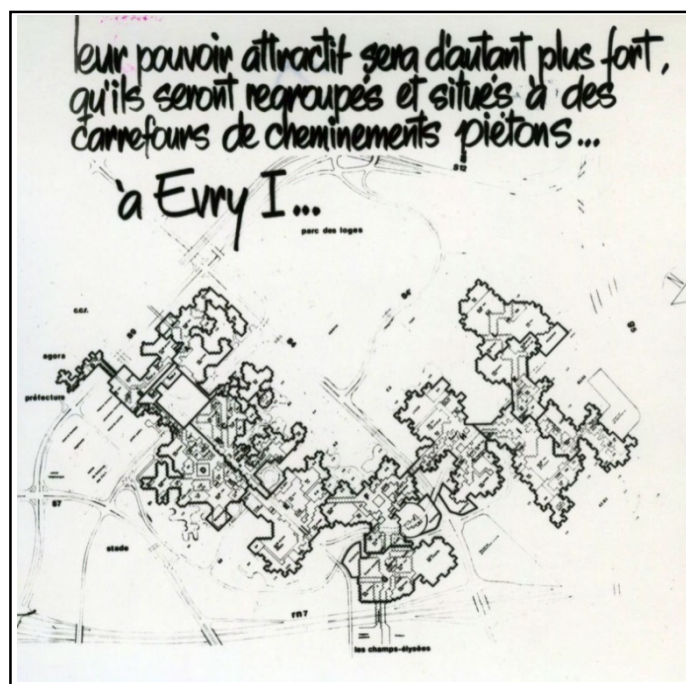
Commentaire 2009 :

A l'époque, la France construisait 60% de logements collectifs et 40% de logements individuels. Une forte dominante de collectif semblait nécessaire pour la zone centrale, afin d'obtenir une ambiance urbaine dans toute cette zone. Au début, on ne pouvait compter que sur les équipements publics, les commerces de voisinage, de petites zones d'activité, à regrouper pour constituer des pôles de vie, où se croiseraient toutes sortes de publics. Le propos est à resituer dans une société où la pauvreté, le rejet, la peur, la violence... sévissaient beaucoup moins qu'aujourd'hui.

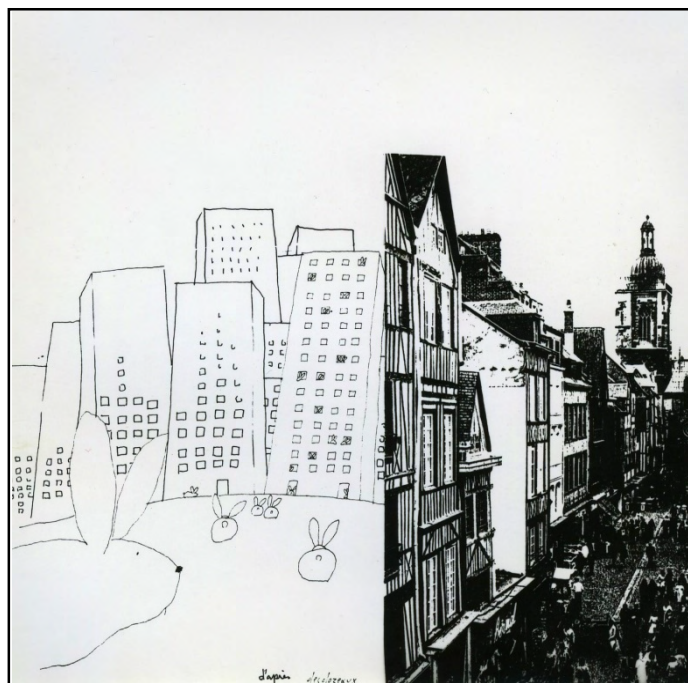


Commentaire 2009 :

Avant 1975, les urbanistes nommaient "Evry 1" ce qui est devenu le quartier des Pyramides. Pourquoi ? Parce qu'il s'agissait de la première branche de l'X (ou du 8) réalisée entre RN 7 et autoroute A6. Les premiers habitants y sont arrivés en 1975. C'est alors que l'habitude de parler du quartier des Pyramides s'est installée, à cause de 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 XXe siècle. Aujourd'hui, la maquette est exposée en permanence à la "Cité de l'architecture et du patrimoine" du Palais de Chaillot à Paris.

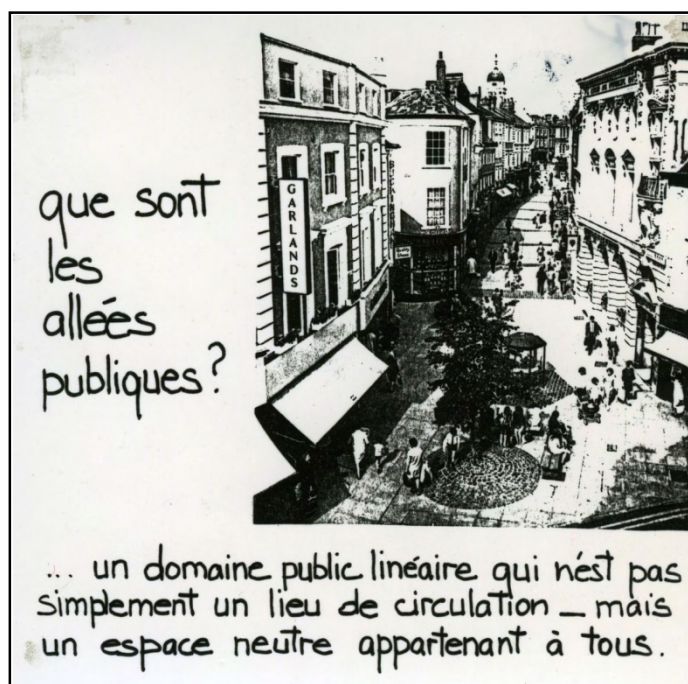


II DES QUARTIERS VIVANTS POUR L'ENRICHISSEMENT MUTUEL



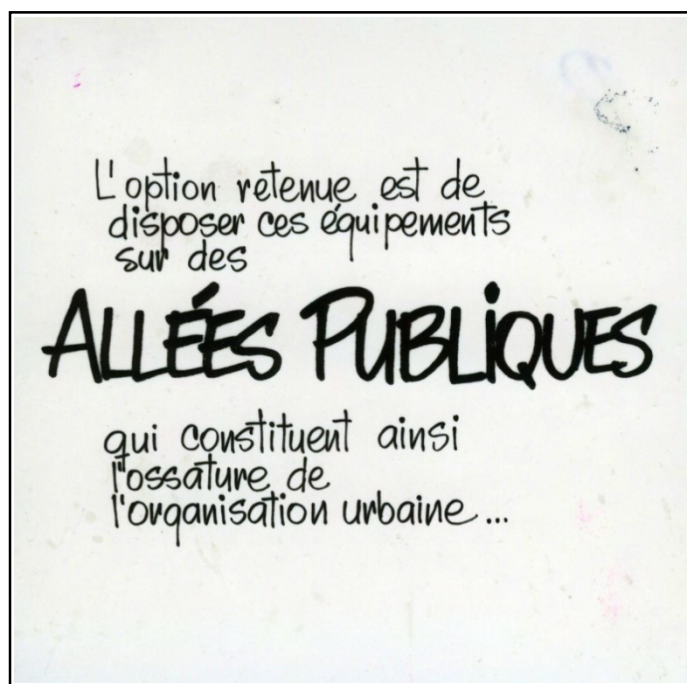
Commentaire 2009 :

Rompre avec la rue, comme les grands ensembles ?



Commentaire 2009 :

Non, nous préférons revenir à la rue



où le piéton est toujours roi,
où l'on a le temps de se rencontrer
et de s'arrêter ...



L'ALLÉE PUBLIQUE ... mieux
qu'un lieu résidentiel, elle peut être
un lieu urbain qui ajoute à la vie
du quartier résidentiel, l'animation
de la vie active.



- Par la présence
de bureaux,
de commerces
et d'activités.

- Par le rapprochement
de tous les âges et
de toutes les catégories
sociales.



Mais l'allée publique
n'est pas un lieu fixé ...
...il faut qu'elle laisse prise
aux courants de l'histoire.

- 1) quelle puisse dans
l'avenir accueillir d'autres
activités dont le besoin
se fera sentir.
- 2) Que les bâtiments
existants puissent offrir
une grande facilité
d'adaptation à des
activités différentes.



hier
aujourd'hui
demain
le point
de la vie
de Vitry

débat
dans
la ville

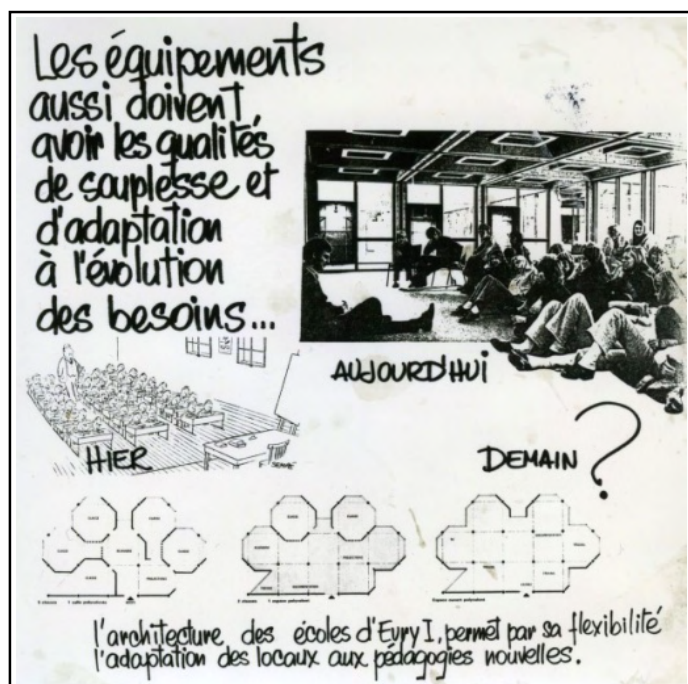
L'accueil des activités
futures est permis par
une politique de réserves..

- réserves de terrains libres
- réserves en Rez de Chaussée
des immeubles.
- réserves sur
l'allée publique pour
petites constructions,
Kiosques ...

Commentaire 2009 :

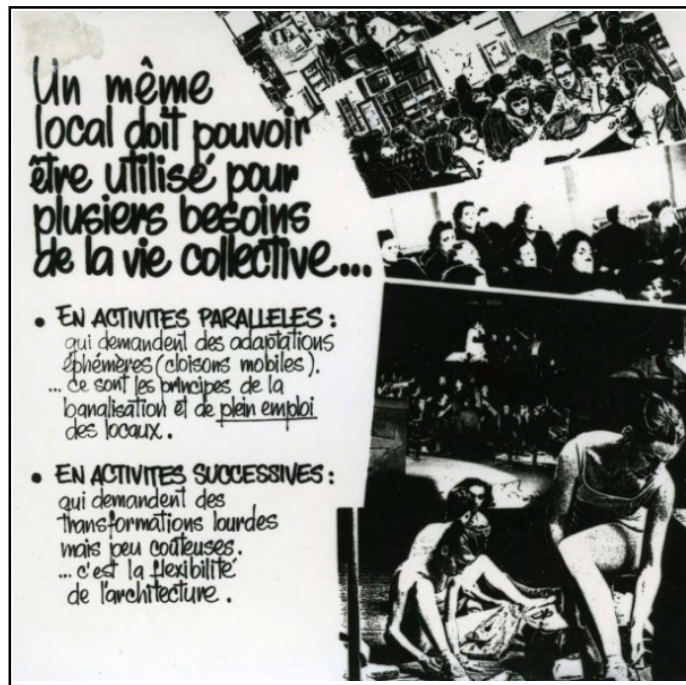
Parfois, il n'a pas été possible de maintenir les réserves. Les habitants ont vite montré une tendance à s'approprier les vides par des activités de jeux (Pyramides) ou de loisirs (Champs-Élysées).

Aux Pyramides, la structure poteaux-dalle, qui théoriquement permet la conversion de logements des rez de chaussées en commerces et services, avait été un critère en faveur du lauréat du concours.



Commentaire 2009 :

Des expériences d'écoles à "aires ouvertes", qui bouscullaient les pratiques pédagogiques, ont été tentées au Champrier-du-Coq (école Jacques Cartier) et aux Pyramides. Depuis, on a recloisonné l'intérieur des locaux.



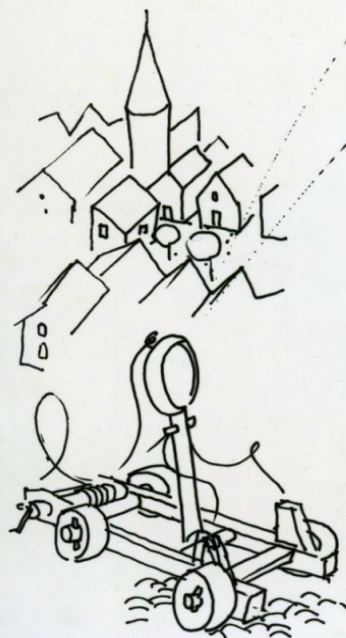
Commentaire 2009 :

Les urbanistes de l'Épévy avaient été impressionnés par la visite d'écoles et collèges en Angleterre. Ils y ont vu un lieu privilégié de la vie sociale et des fêtes du quartier.



MAIS...

Si riches que puissent être
les échanges au niveau
du quartier,
ils ne répondent pas
nécessairement aux
aspirations de tous...



Pouvoir sortir
de son quartier...



Commentaire 2009 :

La continuité urbaine de la zone centrale était supposée ouvrir à terme la possibilité de spécialisation et de complémentarité de chaque quartier. Le mini-métro ferait ainsi, de tous les habitants, des utilisateurs de toute la zone centrale ; comme le métro à Paris.

En 2009, nous sommes loin de cet objectif. Dans un premier temps, chaque quartier a eu tendance à se replier sur lui-même, d'autant que les constructions assurant la continuité ne sont pas terminés. Mais n'est-il pas utile de maintenir, pour le long terme, l'objectif d'unification ?

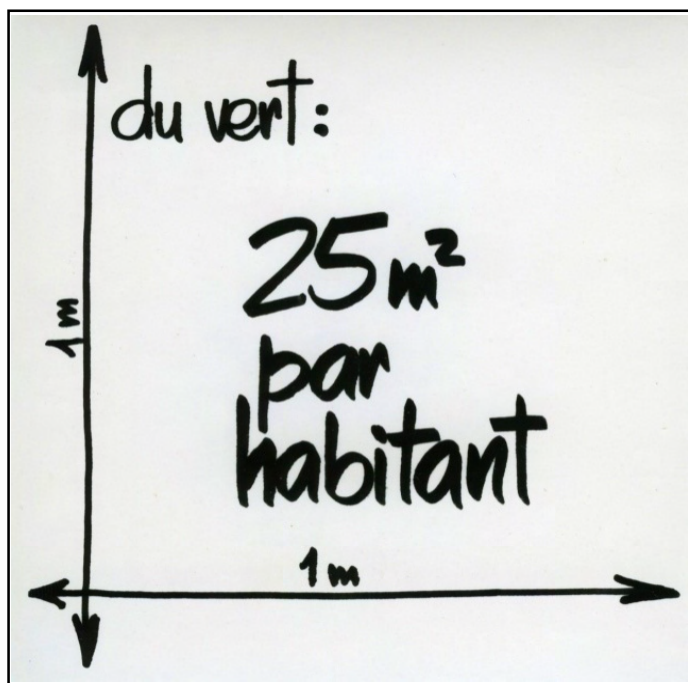


Ce sont...

des pôles spécifiques
capables de donner une vocation
particulière au quartier
où ils se trouvent...



Ce sont...
aussi les pôles
anciens
imprégnés
d'un passé...



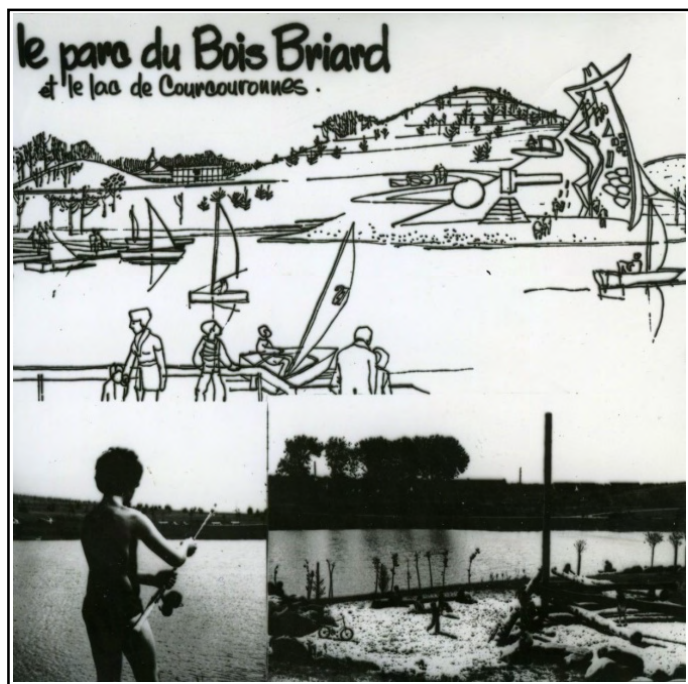
Commentaire 2009 :

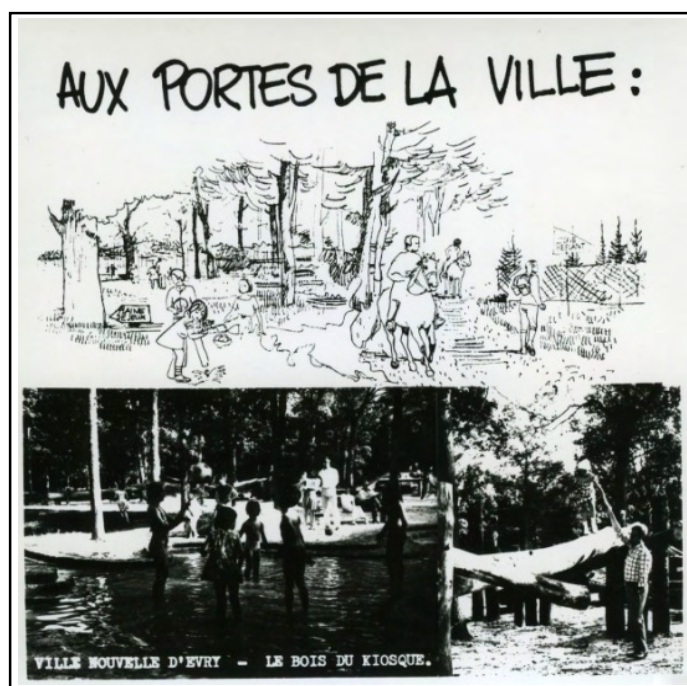
La norme adoptée par toutes les villes nouvelles était de 25 m² d'espaces verts par habitant. Ce chiffre se décomposait en 12 m² en espaces suburbains, comme le bois de Saint-Eutrope, et 13 m² à l'intérieur de la ville. Il englobait les emprises des stades.



Commentaire 2009 :

La 1ere tranche aménagée dans le parc de Saint-Eutrope est le Bois-du-Kiosque.



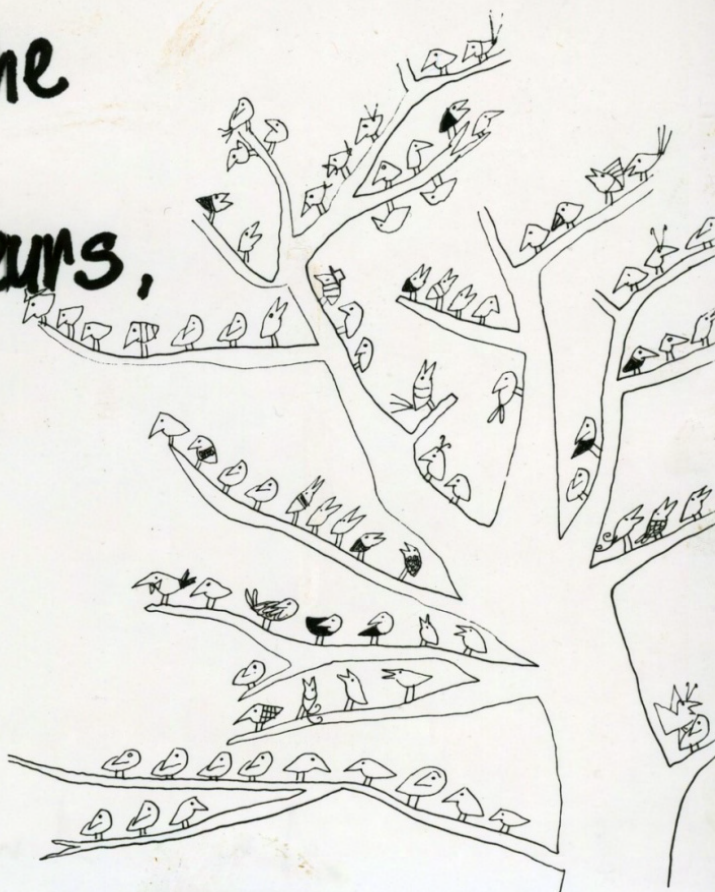


C'est, surtout

ce site privilégié qui
dans toutes les villes
regroupe les éléments
vitaux de la vie urbaine :

LE CENTRE

Il rapproche
tous les
interlocuteurs,
tous les
intérêts.

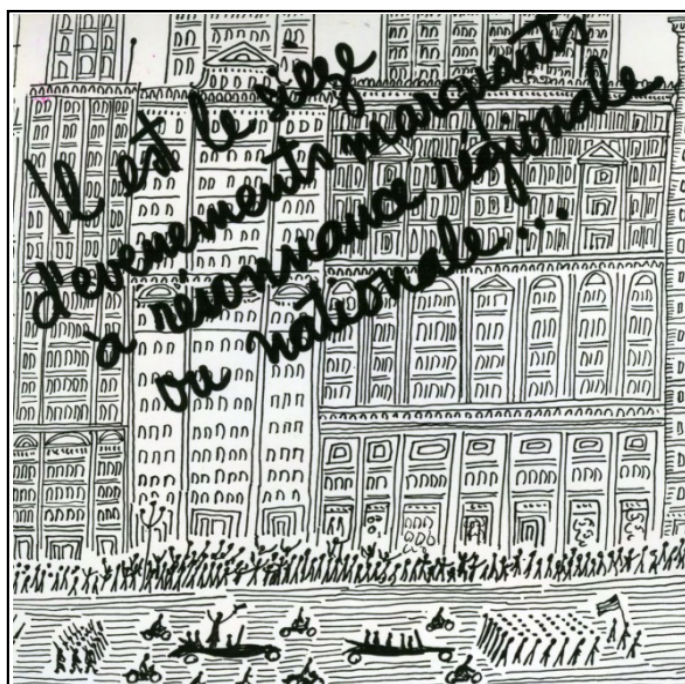




Commentaire 2009 :

"Organisé à l'échelle du piéton" cela voulait dire que dans un périmètre praticable par le piéton, autour de la gare d'Evry-Courcouronnes, on regroupait tous les moteurs de la centralité d'un chef-lieu : les grands services qui attirent toutes sortes de publics. Mais on ne désignait pas ces "moteurs", parce qu'en 1975, ni la mairie, ni la cathédrale, ni la Chambre de commerce et d'industrie, ni l'université... n'étaient acquis. Les convaincre... de venir fut un travail long et harassant. D'abord pour les convaincre de venir là plutôt que d'aller ailleurs. Ensuite parce que chaque investisseur veut toujours un terrain bien plus grand, soit pour son bien-être, soit pour faire un placement spéculatif. Ce long travail aboutissait parfois à des échecs, comme pour les archives départementales par exemple.

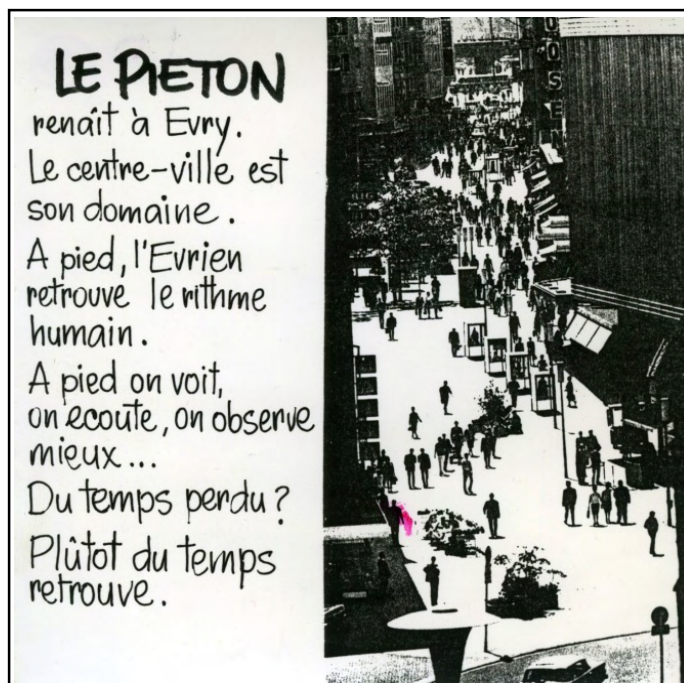


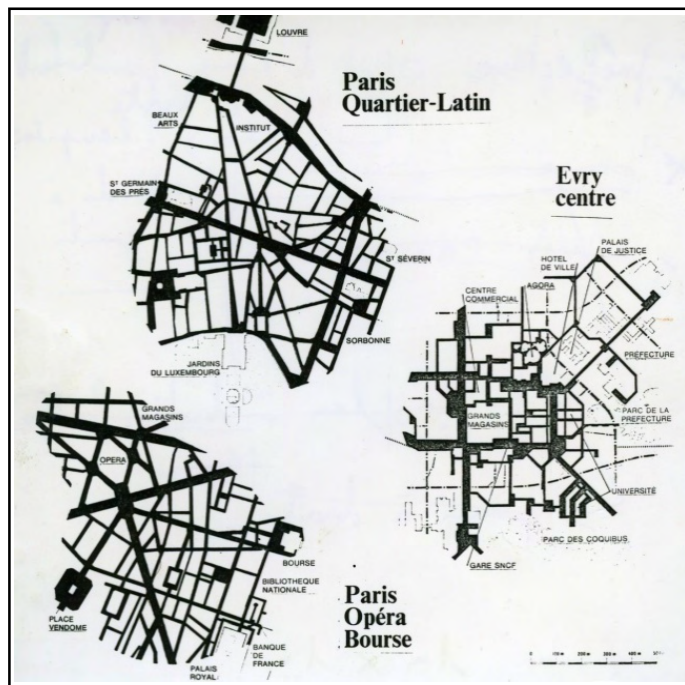


Commentaire 2009 :

Le centre d'Evry, bien qu'inachevé, est déjà un lieu de célébrations départementales : 14 juillet, monument aux morts... et autres manifestations moins consensuelles...







Commentaire 2009 :

Comparaison de trois secteurs à la même échelle : Dans un rayon de 400 mètres autour du point central, ils sont à l'échelle du piéton.



Comment le centre d'Evry
est-il organisé ?
Comment on y accède ?
Comment on y circule ?



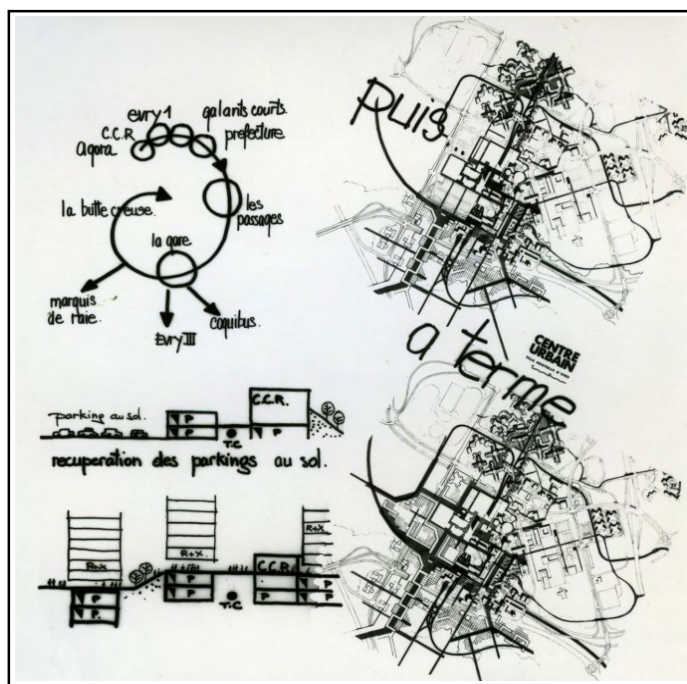
Commentaire 2009 :

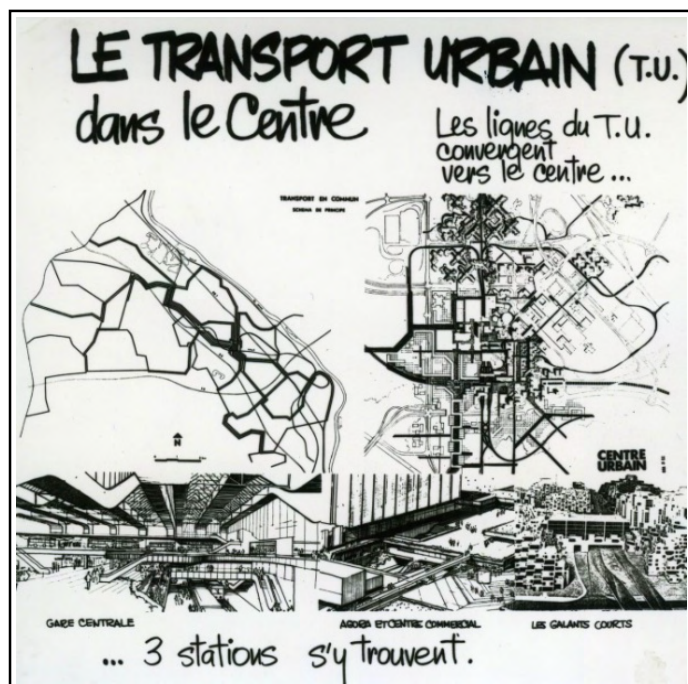
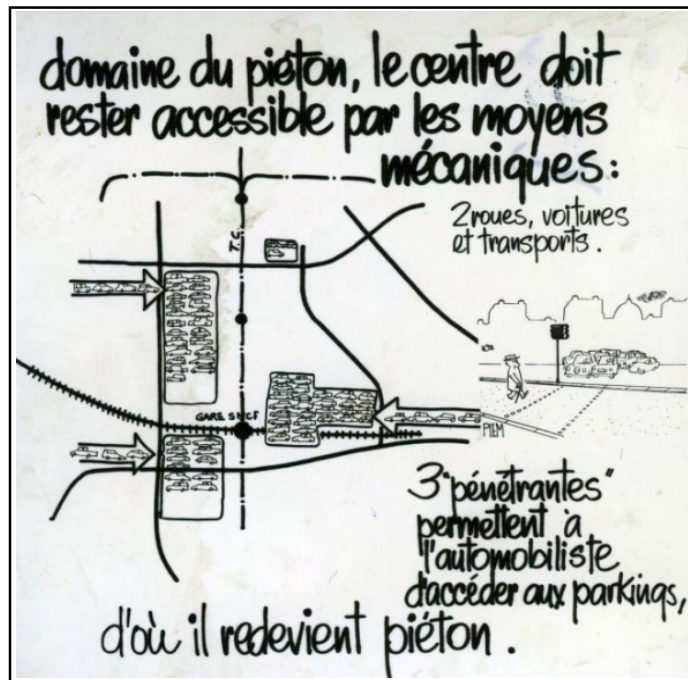
Ce schéma des circuits veut montrer que le Centre se tricote autour de la croisée centrale de l'X. Trois types de circuits sont distingués. Celui des logements et commerces est censé se confondre, à terme, avec l'ensemble du 8.



Commentaire 2009 :

En 1975 (aujourd'hui), le centre urbain nouveau se résumait à la préfecture, à l'Agora et le centre commercial régional, aux deux premières pyramides, au foyer SONACOTRA, aux bureaux France-Evry, et tout autour, beaucoup de chantiers et de champs.

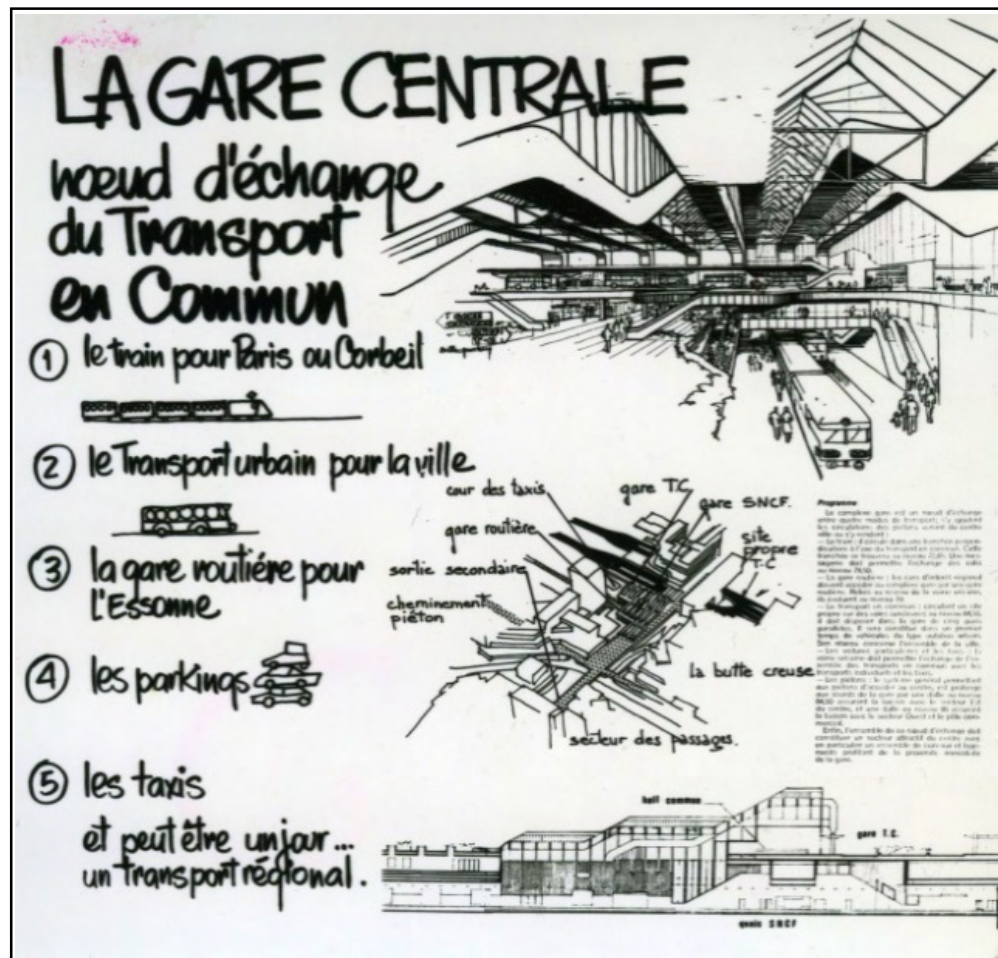




Commentaire 2009 :

Les trois stations centrales sont maintenant devenues quatre :

Les-Miroirs, Agora, Evry-Courcouronnes, Mgr-Roméro. Toutes les lignes de bus les desservent.



Commentaire 2009 :

Maintenant, on appelle cela un "pôle multimodal".

En 2008 : Train.....28 000 voyageurs/jour

Transport urbain....20 000 voyageurs/jour (1 100 BUS)

Gare routière.....5 000 voyageurs/jour

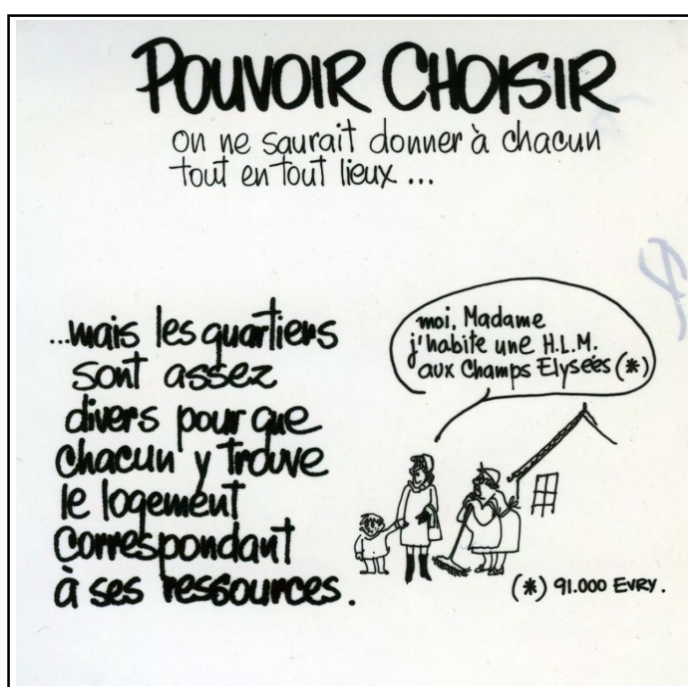
LA VIE COLLECTIVE

n'est un objectif, ni une fin en soi.

C'est un enrichissement que
n'est acceptable que s'il est
équilibre par une possibilité

D'ISOLEMENT...







chaque quartier
du plus ville
au plus village,
a ses qualités propres :

à la ville on est bien desservi.
On y choisit ses amis et son boucher.
Et puis c'est parfois la fête et la
possibilité de se noyer dans un
grand tourbillon.

Au village chacun se connaît, on est quelqu'un.
Bien sûr on n'a pas tout sur place,
mais à Evry rien n'est trop loin.

à Courcouronnes
à Lisses
à Bondoufle...

des vraies maisons
individuelles avec
des vrais jardins,
des vrais arbres...
et des vrais trajets
pour aller au centre
commercial ou à l'école.

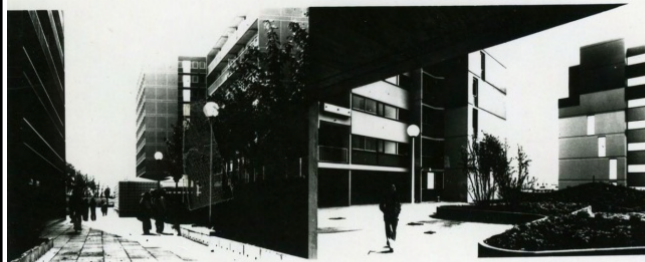


des autobus mais pas trop (ça pollue!)
et puis à quoi bon, on est si bien chez soi...

Le Champien du Cog
Les Champs Elysées

entre le centre et
le petit bourg...

... un peu ville,
plus très campagne,
collectif sans démesure
assez bien desservi,
bien équipé - des commer-
çants, des artisans,
des employés de bureaux -
Ça vit déjà !





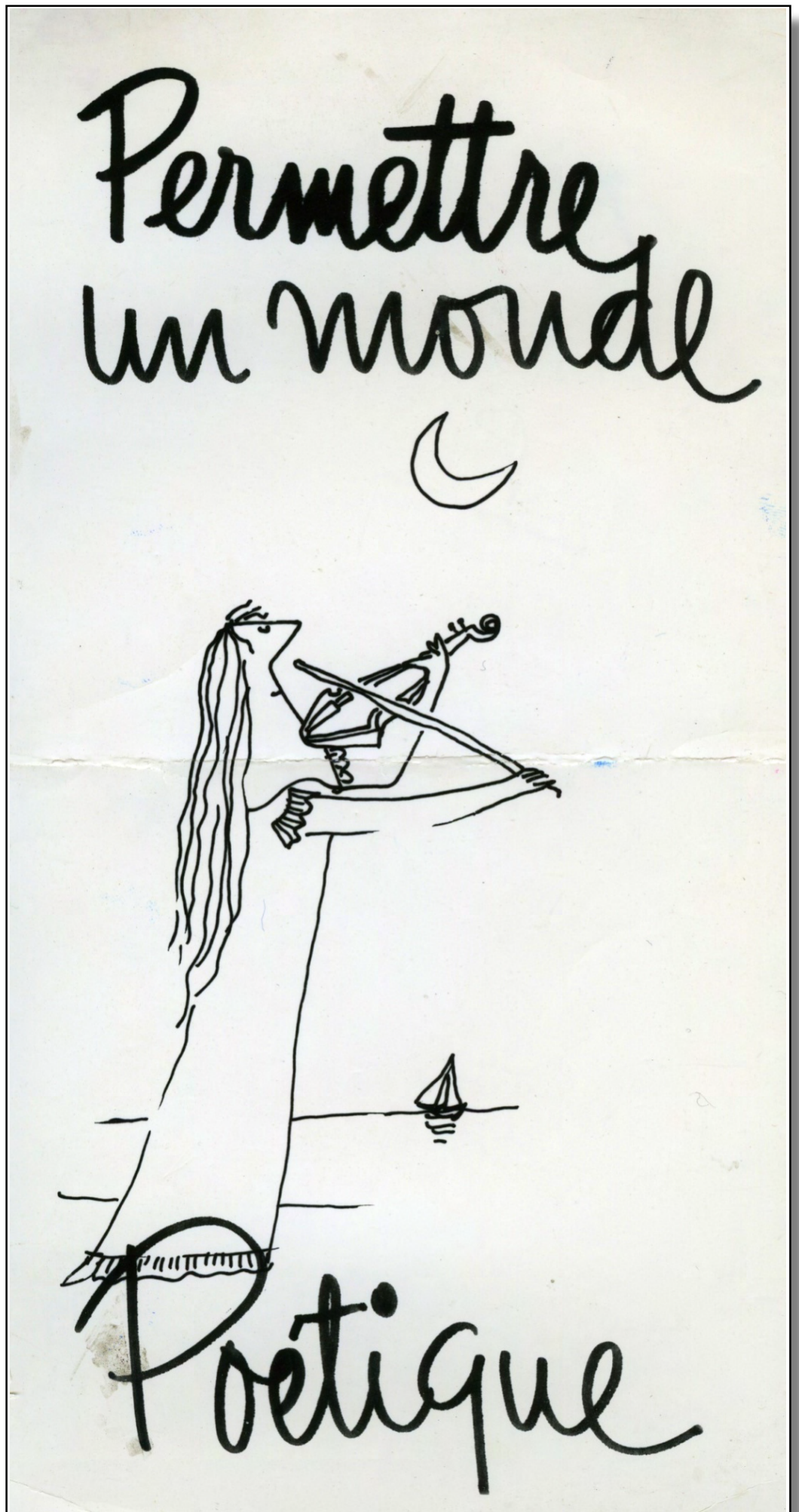
Commentaire 2009 :

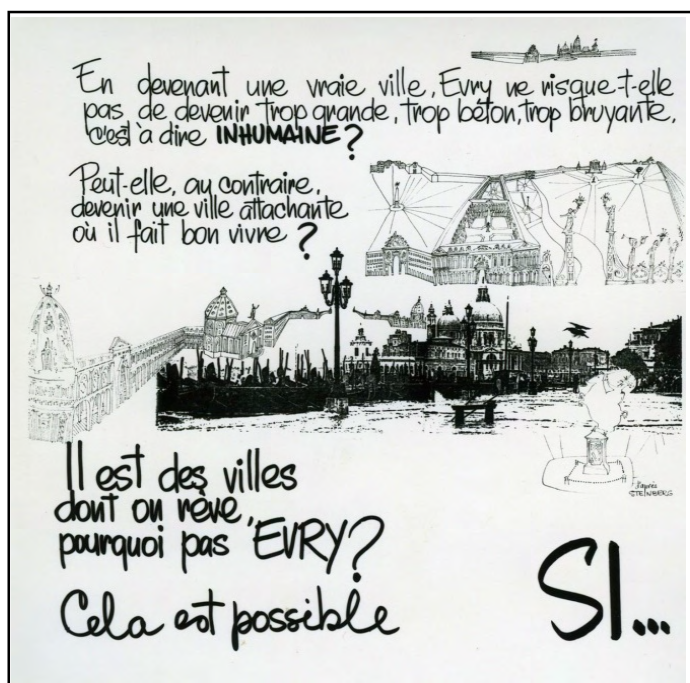
La ville nouvelle voulait élargir le choix du mode de logement. Entre l'immeuble collectif et le pavillon, elle a tenté les "logements intermédiaires", aux Pyramides et aux Epinettes. Ensuite, les promoteurs n'en ont plus voulu. Mais les impératifs du "développement durable" les ramènent à la mode, avec les écoquartiers.

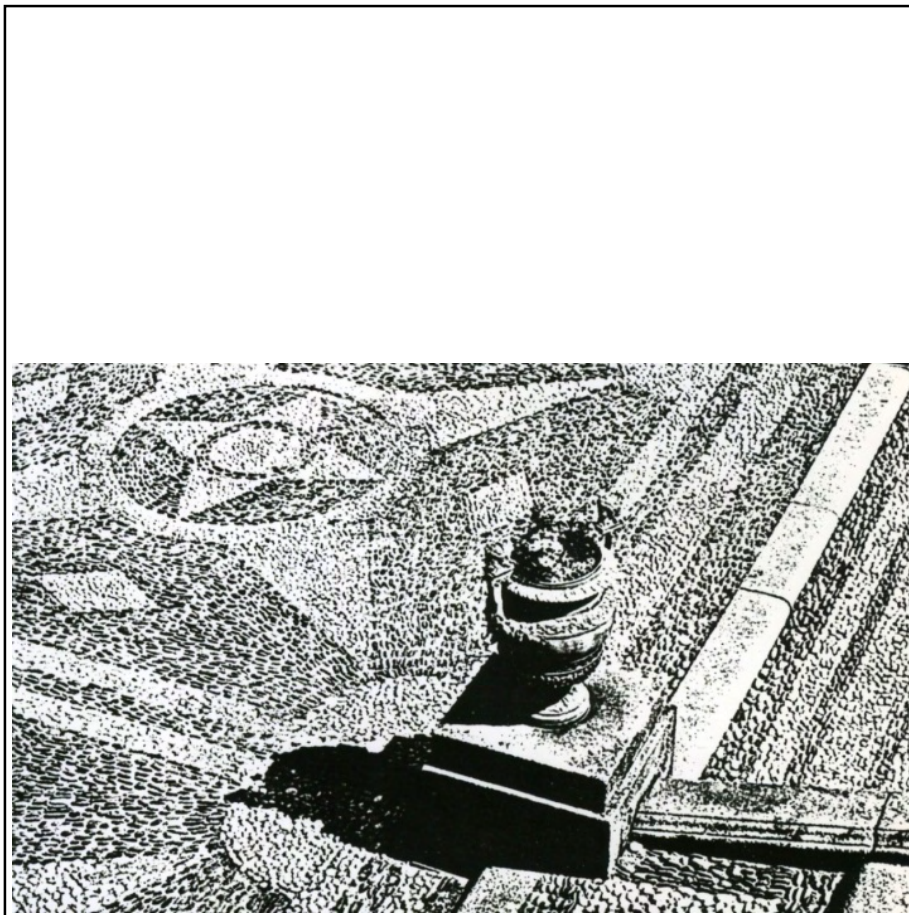
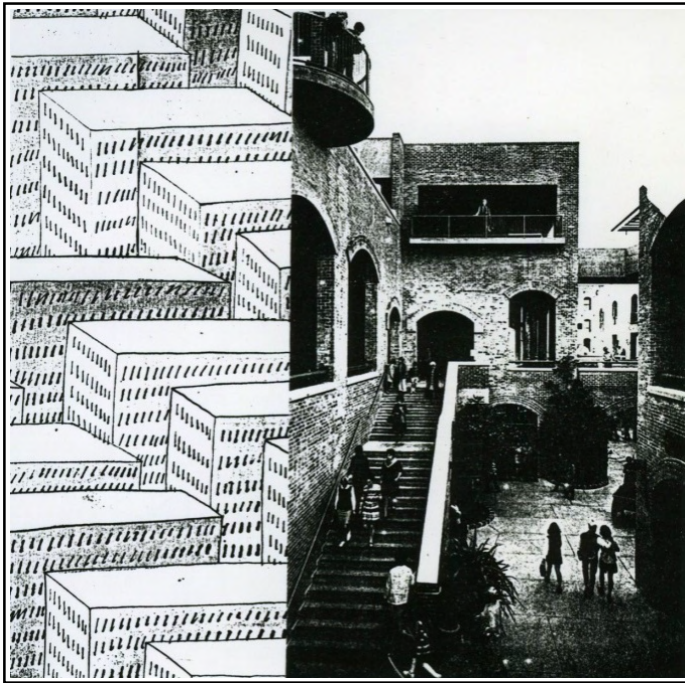


Commentaire 2009 :

Se passer de la voiture ? En 1975 on en était bien loin ! Mais, aujourd'hui, cette pratique se développe dans les grandes villes bien desservies en transport en commun et liaisons douces.







Si la végétation
n'est pas exclue
et sait être
le témoin des saisons...

Si l'espace de la ville
reste à la mesure
de l'homme...





Commentaire 2009 :

"de la place pour écrire l'histoire" : allusion aux réserves et aux grands espaces laissés libres (ex : autour du Bois-Briard ou de la RN 7), pour permettre aux générations suivantes d'élargir les vocations d'une grande ville.



LE TRANSPORT EN COMMUN



IL EXISTE 3 BESOINS DIFFERENTS ...

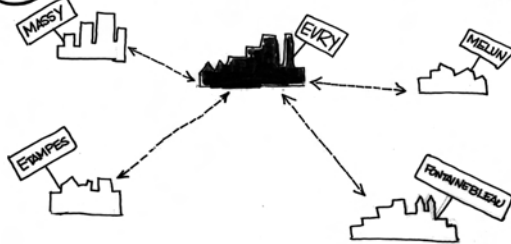
① Les liaisons avec Paris.



② Les liaisons dans la ville,



③ et... les liaisons avec les localités avoisinantes.



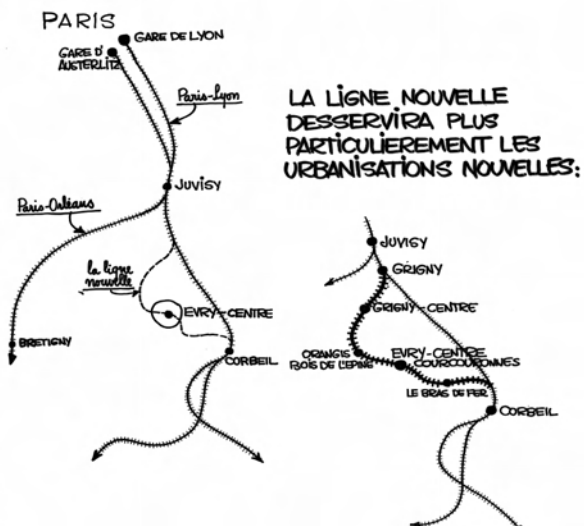
1

LES LIAISONS AVEC PARIS

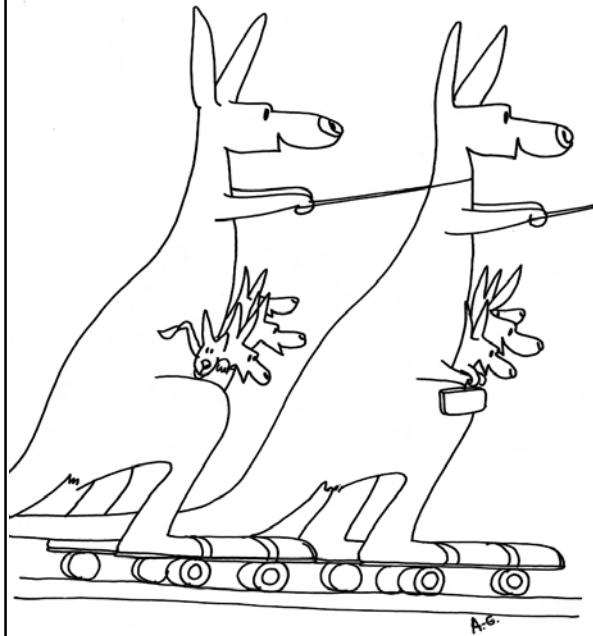


- TRAIN : 30 MIN.
- ROUTE : 60 MIN.
-

LE TRAIN ASSURE UNE LIAISON RAPIDE. 2 LIGNES DESSERVENT DEJA LA REGION. UNE LIGNE NOUVELLE EST EN CONSTRUCTION :

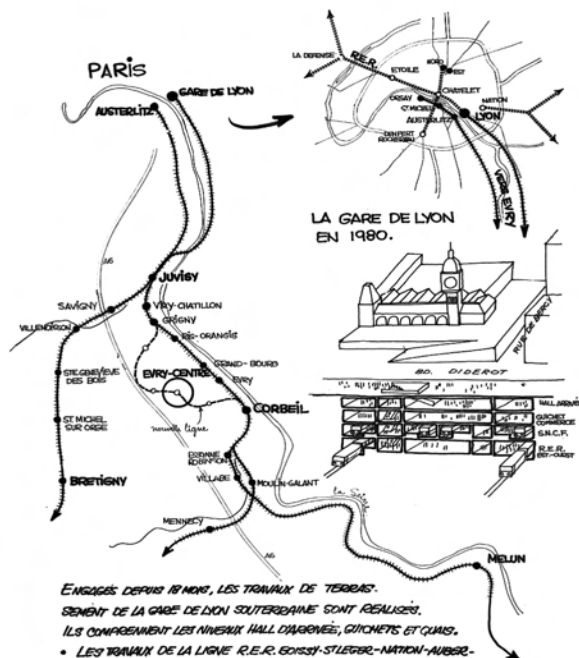


LE TRAIN



LE TRAIN:

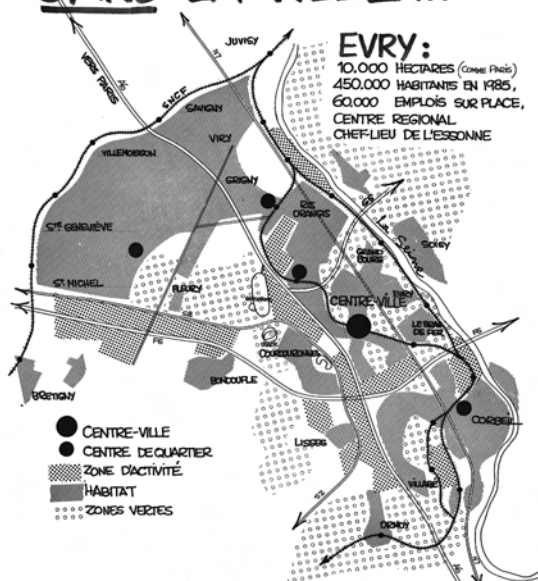
LES LIGNES EXISTANTES



ENGAGÉS DEPUIS 19 MOIS, LES TRAVAUX DE TERRAS.
SÉMENT DE LA GARE DE LYON SOUTERRAINE SONT RÉALISÉS.
ILS COMPRENNENT LES NIVEAUX HALL D'ARRIVÉE, GILCHETS ET QUAIS.
• LES TRAVAUX DE LA LIGNE R.E.R. BOISSY-ST-LEGER-NATION-AUBER-
LA DEFENSE-ST GERMAIN, SERONT ACHÉVÉS FIN 1977.
• EN AVRIL 1978, LA STATION R.E.R. DE LA GARE DE LYON,
SERA MISE EN SERVICE, PERMETTANT AUX HABITANTS D'EVRY,
DE GOGNY OU DE CORBEIL, DE GAGNER, SANS CHANGEMENT, DE STATION
L'EST OU L'OUEST DE PARIS ...

2

LES LIAISONS DANS LA VILLE ...

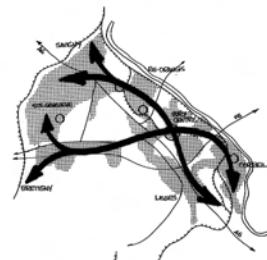


... à satisfaire par un réseau
de transport en commun d'un
HAUT NIVEAU DE SERVICE



NECESSITE D'UN RESEAU...

1) Qui PERMETTE
DE PRENDRE EN
COMPTE LES
GRANDS FLUX
DE DEPLACEMENTS...



2) Qui DESERVE
LES STATIONS
S.N.C.F. ...



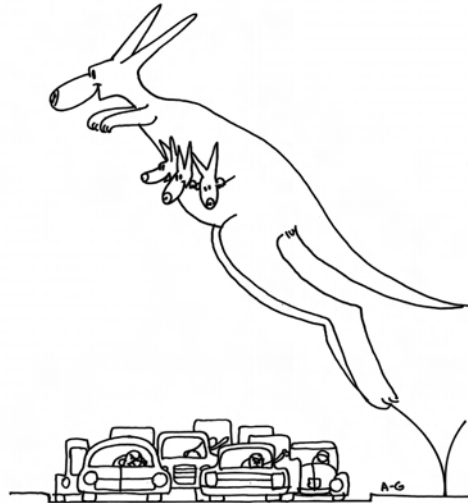
3) Qui SOIT DENSE
ET PERMETTE DE
QUELQU'ENDROIT QUE
L'ON SOIT, DE TROUVER
UNE STATION A MOINS
DE 300 M DE
MARCHE A PIED ...





UN RÉSEAU...

DONT LES VEHICULES
SOIENT LIBÉRÉS DES
CONTRAINTES DE LA
CIRCULATION.
IL FAUT DONC QU'ILS
CIRCULENT SUR UN...



SITE PROPRE.

ATTENTION !

SI LA CONSTRUCTION DE TRONÇONS
DE SITE PROPRE PEUT S'ENVISAGER
AU FUR ET A MESURE DES BESOINS,

IL EST NECESSAIRE QUE SOIT DÈS AUJOURD'HUI :

- 1) DÉFINI LEUR EMPLACEMENT,
- 2) DÉCIDÉ LEUR RESERVATION.



LE SITE PROPRE 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 PROPRE 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...

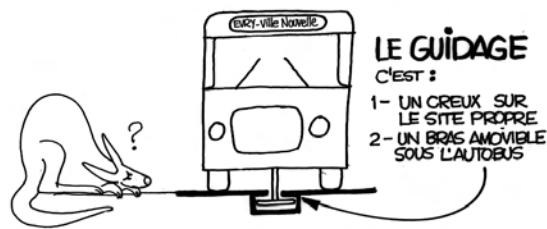
L'AUTOBUS

EST EN MESURE DE S'ADAPTER
AUX TECHNIQUES NOUVELLES
EN VUE DE DIMINUER LES COÛTS
D'EXPLOITATION, LES NUISANCES
ET D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DU
SERVICE ET SON CONFORT.



LES ÉTUDES SUR LE **GUIDAGE AUTOMATIQUE**
ILLUSTRENT CETTE PRÉOCCUPATION ...

EN EFFET, UN AUTOBUS
GUIDÉ EST EN COURS DE
MISE AU POINT PAR
LA 'TREGIE' (S.E.R.I. RENAULT-SAVIEM)



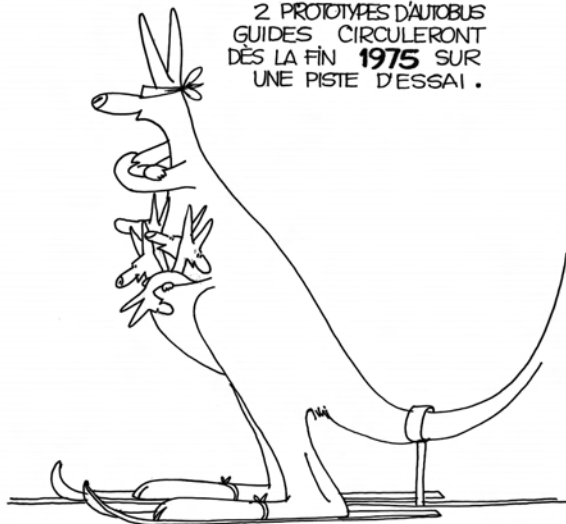
LE GUIDAGE APPORTE :

- UNE PLUS GRANDE SECURITE DE CONDUITE .
 - UNE PRECISION DE CONDUITE DE QUELQUES CENTIMETRES
- DONC: LA POSSIBILITE DE FAIRE UNE VOIRIE MOINS LARGE.
- D'où: UNE REDUCTION DU COUT DES INFRASTRUCTURES, ET DES OUVRAGES MOINS IMPORTANTS.
- MAIS SURTOUT LE GUIDAGE APPORTE LA POSSIBILITE D'UNE

TRACTION ELECTRIQUE

LE GUIDAGE

2 PROTOTYPES D'AUTOBUS
GUIDES CIRCULERONT
DÈS LA FIN 1975 SUR
UNE PISTE D'ESSAI .



CETTE PISTE EST SITUÉE À L'EMPLACEMENT
DE LA VOIE DE SITE PROPRE QUI TRAVERSE
LA ZONE INDUSTRIELLE DE LA MARINIÈRE .

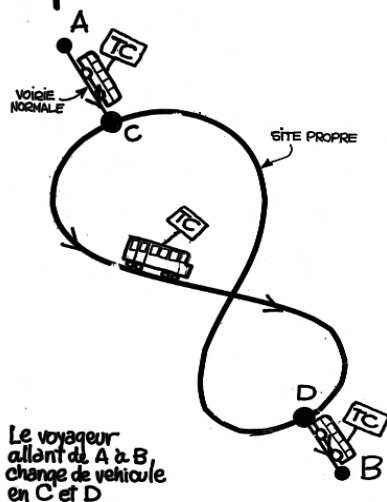


COMMENT UTILISER LE SITE PROPRE ?



OU LE CHOIX D'UN SYSTÈME VOIE-VEHICULE

Schématiquement
2 solutions
possibles :



① CIRCUIT FERMÉ

AVANTAGES

PERMET LE DEVELOPPEMENT D'UN SYSTEME VOIE-VEHICULE N'AYANT PAS A TENIR COMPTE DU CODE DE LA ROUTE.

INCONVENIENTS

- ALEAS TECHNOLOGIQUES :
LA MISE AU POINT D'UN NOUVEAU SYSTEME REND TOUJOURS ALEATOIRE SA DATE DE MISE EN SERVICE.
- PEU PROGRESSIF :
NECESSITE DE CONSTRUIRE, POUR SA MISE EN SERVICE DES LONGS TRONCONS DE VOIE.
- INVESTISSEMENTS LOURDS AU DEPART :
LONGUEURS IMPORTANTES DES TRONCONS AU DEPART, VEHICULES TOTALEMENT NOUVEAUX A CONSTRUIRE.
- CREE DES CHANGEMENTS OBLIGES :
PUISQUE LA DESSERTES DES QUARTIERS PEU DENSES DOIT ETRE ASSUREE PAR UN AUTRE SYSTEME, (BUS SUR VOIRIE P. EX.).

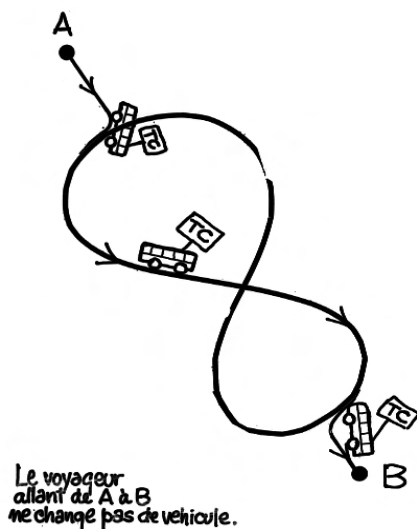
② CIRCUIT OUVERT OU SYSTEME BI-MODE

INCONVENIENTS

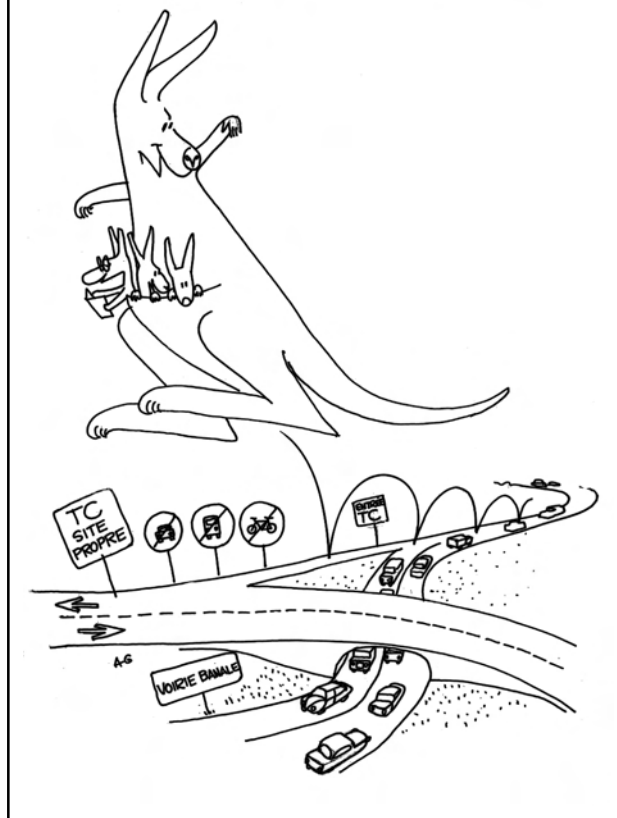
- LE VEHICULE DOIT SE PLIER AU REGLEMENT DU CODE DE LA ROUTE.
- AUTOMATISATION TOTALE EN SITE PROPRE PLUS COMPLEXE.
- PAS D'AUTOMATISATION POSSIBLE SUR VOIRIE NORMALE.

AVANTAGES

- PAS D'ALEAS TECHNOLOGIQUE AU DEPART :
ON UTILISE AU DEPART DES TECHNIQUES CONNUES ET EPROUVÉES.
- PROGRESSIVITÉ :
LE SITE PROPRE SERA RÉALISÉ PAR TRONCONS, AU FUR ET A MESURE QUE SE DEVELOPPE LA VILLE ET S'ACCROITERONT LES FLUX DE CIRCULATION.
- INVESTISSEMENTS :
ILS SONT PROGRESSIFS PUISQU'ILS NE PORTENT QUE SUR LA CONSTRUCTION DU SITE PROPRE QUI SE FERA PROGRESSIVEMENT.
- MINIMISE LES CHANGEMENTS :
LE SYSTEME BI-MODE QUI SE CARACTERISE PAR LA POSSIBILITE POUR LE VEHICULE, DE PASSER DE LA VOIRIE ROUTIERE SUR LE SITE PROPRE, EVITE AUX VOYAGEURS DE CHANGER DE VEHICULE LORS DE CE PASSAGE.



le BI-MODE



LES BESOINS DE TRANSPORTS ETANT IMMEDIATS A EVRY, IL FALLAIT UN SYSTEME DONT LA MISE EN SERVICE SOIT IMMEDIATE...

Ainsi le choix s'est porté sur un système à circuit ouvert : **LE SYSTEME BI-MODE**



IL SERA CONSTITUE PAR DES VEHICULES DERIVES DE L'AUTOBUS QUI EMPRUNTERONT UN SITE PROPRE DANS LES ZONES OU LES FLUX DE CIRCULATION SONT IMPORTANTS. DES ENTREES ET SORTIES Y SERONT AMENAGEES POUR PERMETTRE AUX VEHICULES DE DESSERVIR SANS CHANGEMENTS - LES ZONES DE FAIBLE DENSITE OU LES QUARTIERS PERIPHERIQUES QUI NE DISPOSENT PAS DE SITE PROPRE.

AU DEPART ON UTILISERA DES AUTOBUS CLASSIQUES QUI EMPRUNTERONT LES TRONCONS DE SITE PROPRE RACCORDES AU RESEAU ROUTIER...



A COURT TERME, UNE AMELIORATION SENSIBLE DEVRAIT ETRE APPORTEE PAR UN VEHICULE FONCTIONNANT AU GAZ NATUREL LIQUEFIE (G.N.L.).



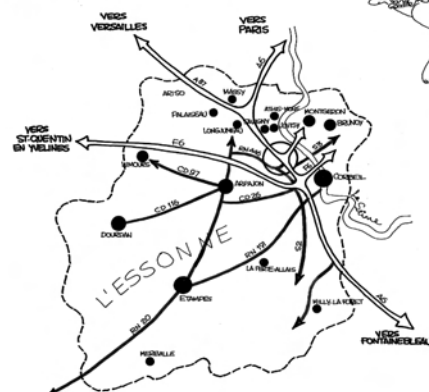
(GAZ DE FRANCE ET SAVIEM
METTENT AU POINT LE PROTOTYPE
QU'ILS ONT DEJA CONSTRUIT)

PAR RAPPORT A UN MOTEUR DIESEL,
LE MOTEUR A G.N.L. EST MOINS BRUYANT
ET NE REJETTE QUE DES GAZ
INODORES ET INCOLORES.

ET ③...

**LES LIAISONS
AVEC LES LOCALITÉS
AVOISINANTES**

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



C'EST POURQUOI LA CONSTRUCTION
D'UNE GARE ROUTIERE DEPARTEMENTALE
ET REGIONALE EST EN COURS
D'ENGAGEMENT DANS LA GARE CENTRALE
EVRY-CENTRE-COURCOURONNES.

Le centre d'information de l'Epévré

à la ferme du Bois-Briard de 1972 à 1975



Visite de Pierre MESSMER, premier ministre, le 14 décembre 1972.

Le centre d'information de l'Epévy dans l'Agora de 1975 à 1984





Le 18 mars 1975, "l'atelier d'urbanisme" de l'Épévy, autour de son chef, installe dans l'Agora son exposition "inf Evry".

Mémoire de la ville nouvelle
Siège social : Communauté d'agglomération d'Evry-Centre-Essonne
C/O Service mémoire et documentation
110 place de l'Agora BP 62 91002 EVRY Cedex

[http : //www.agglo-evry.fr](http://www.agglo-evry.fr)
mailto : asso.mvn@laposte.net

5 €