



Assemblée Citoyenne



ASSEMBLÉE CITOYENNE

Avis citoyen

adopté par l'Assemblée Citoyenne le 2 juillet 2022

Réduire la place de la voiture individuelle en ville à Évry-Courcouronnes



TABLE DES MATIÈRES

Qu'est-ce que l'Assemblée Citoyenne d'Évry-courcouronnes ?	5
Une Assemblée citoyenne sur la place de la voiture à Évry-Courcouronnes	6
Comment s'est-elle déroulée ?	6
AVIS CITOYEN	8
Introduction : Notre regard de citoyennes et citoyens sur la réduction de la place de la voiture individuelle en ville à Évry-Courcouronnes.....	8
Pourquoi réduire la place de la voiture à évry-courcouronnes ?.....	8
Réduire la place de la voiture DE manière volontariste mais par l'incitation ET NON PAR la SEULE contrainte	9
Comment accompagner la réduction de la place de la voiture à Evry-Courcouronnes ?.....	10
AXE 1 : Développer et inciter à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle	11
Une transition vers une mobilité douce à enclencher	11
☐ LE LEVIER DE L'ACCOMPAGNEMENT À LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS : Le besoin des Évry-Courcouronnais d'accompagnement à la pratique des modes doux	11
☐ LE LEVIER DE L'AMENAGEMENT DES VOIES DE CIRCULATION DOUCES : Des aménagements dédiés à la pratique des modes doux présents mais à continuer d'améliorer	12
☐ LE LEVIER DE LA COHABITATION DES MODES : Une cohabitation des modes source de conflits.....	13
☐ LE LEVIER DES SERVICES DEDIES A LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS : Des « services » à développer pour encourager la pratique des modes doux	14
Le développement et l'amélioration des modes de déplacement collectifs à encourager	15
☐ LE LEVIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS : Des transports en commun appréciés malgré l'identification de points d'attention.....	15
☐ LE LEVIER DE L'UTILISATION COLLECTIVE DE LA VOITURE : Une insuffisance des possibilités de covoiturage et d'autopartage sur le territoire de la Ville	16
La question de la voiture électrique	17

AXE 2 : Réguler la place de la voiture individuelle en ville 19

- LE LEVIER DU STATIONNEMENT : Un stationnement automobile qui pose question 19
- LE LEVIER DE L'AMENAGEMENT DE LA VILLE : Une nécessaire réflexion à mener pour une réduction des besoins de déplacement 21
- LE LEVIER DE LA VITESSE : Un outil efficace pour apaiser la ville malgré de faibles problématiques de vitesse constatées 22

Conclusion 23

QU'EST-CE QUE L'ASSEMBLÉE CITOYENNE D'ÉVRY-COURCOURONNES ?

L'Assemblée Citoyenne est un **dispositif participatif** mis en place par la Ville d'Évry-Courcouronnes pour constituer un nouvel espace de dialogue sur les **sujets à l'échelle de la Ville**, en complément des instances de quartier.

Concrètement, il s'agit pour un groupe d'habitantes et d'habitants de profils variés de répondre collectivement à une question posée par le Maire sur un sujet important pour l'avenir d'Évry-Courcouronnes. L'objectif est de **construire une réflexion collective** dans **une ambiance conviviale et constructive**.

En formalisant un « **Avis Citoyen** », l'Assemblée Citoyenne apporte ainsi son regard citoyen pour nourrir la réflexion des élus. L'avis de l'Assemblée Citoyenne reste consultatif. Dans une logique de transparence, cet avis sera rendu public sur le site de la Ville et restitué publiquement. La municipalité s'engage à répondre aux propositions qui seront faites pour expliquer celles qu'elle retient et celles qu'elle ne suit pas.



Un panel diversifié de 53 membres

Reflète de la diversité des habitantes et habitants d'Évry-Courcouronnes



Une méthode permettant une information et une délibération collective

Avec des temps d'information et des temps de réflexion collective



Une question précise posée à l'Assemblée

Pour avoir une réponse utile, qui éclairera la décision des élus

La composition de l'Assemblée Citoyenne cherche à réunir une **diversité de profils** pour encourager les échanges de points de vue sur la base d'une large diversité d'expériences. Le respect des équilibres en termes d'âge, de parité, de représentation des quartiers, est par ailleurs recherché. Les participants ont également pour point commun de ne pas être des spécialistes « techniques » du sujet traité. Tous les points de vue sont intéressants et **tout le monde peut participer** sans avoir besoin de connaissances particulières.

Composition de l'Assemblée Citoyenne 53 membres

30
habitants

13 membres
d'instances
locales

7 acteurs
associatifs

3 membres
d'institutions

Une Assemblée citoyenne sur la place de la voiture à Évry-Courcouronnes

La voiture individuelle occupe **une place centrale dans nos modes de vie**. Sur l'agglomération Grand Paris Sud, 83 % des ménages disposent d'au moins une voiture et plus de la moitié des déplacements sont réalisés en voiture (53 % contre 33 % pour la marche ou le vélo et 14 % pour les transports collectifs).

Ses **effets négatifs pour la qualité de vie sont de plus en plus dénoncés** : accaparement de l'espace public, saturation automobile des quartiers à certaines heures, impacts sanitaires du point de vue de la pollution de l'air mais également du manque d'activité physique, impact environnemental avec d'importantes émissions de gaz à effet de serre générées, impact financier de son usage... Elle reste néanmoins un moyen de déplacement essentiel pour beaucoup d'habitants et les changements de pratiques de mobilité ne sont pas toujours simples.

Étant donné ces enjeux, la Ville souhaite accompagner cette transition vers une ville où l'usage de la voiture serait moins central et plus régulé. Consciente de l'importance de cette question pour la qualité de vie à Évry-Courcouronnes mais aussi des freins existants, elle a souhaité avoir l'éclairage de l'Assemblée Citoyenne à la question suivante :

Quels leviers apparaissent les plus adaptés pour accompagner la réduction de la place de la voiture à Évry-Courcouronnes ?

Comment s'est-elle déroulée ?

Le déroulement d'une Assemblée Citoyenne est une démarche exigeante visant une **information des participants**, d'une part, et une **délibération collective**, d'autre part.

Réunis sur l'équivalent d'une **soirée** (le 14 avril) et de **3 demi-journées complètes de travail** (les 14 mai, 11 juin, 2 juillet), l'Assemblée Citoyenne a mené une réflexion étape par étape.



- La première séance a permis à l'Assemblée de **faire connaissance**, se familiariser avec le sujet et d'établir un premier **diagnostic spontané et partagé** concernant la place de la voiture à Évry-Courcouronnes ;
- La deuxième séance a enrichi les réflexions de l'Assemblée grâce à des **temps d'information et d'audition d'experts** afin **d'identifier les orientations et enjeux clés** ;

Les membres de l'Assemblée ont auditionné **Thierry Auchène** (IRIS Conseil) sur les **mobilités et la circulation à Évry-Courcouronnes**, puis **Lucas Meslin** (conseiller municipal délégué à la Ville intelligente, mobilité durable, plan vélo et startup) et **Joseph Pardé**, (chargé de mission Aménagement et Patrimoine à la Ville), tous deux sur le **Plan Vélo**.

- La troisième séance fut consacrée à la **validation des constats identifiés**, ainsi qu'à **l'approfondissement de propositions concrètes d'actions** à mettre en œuvre par la Ville ;

Les membres de l'Assemblée ont auditionné **Philippe Poupeau**, directeur de la Police Municipale sur le **stationnement et la vitesse en ville**, **Joseph Pardé**, sur les **mobilités douces**, et **Gina Tchissambou** (TICE), sur le **réseau de transports en commun**.

- Enfin la 4^e et dernière séance a permis de **finaliser et valider l'Avis citoyen**.



AVIS CITOYEN

Introduction : Notre regard de citoyennes et citoyens sur la réduction de la place de la voiture individuelle en ville à Évry-Courcouronnes

POURQUOI RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE À ÉVRY-COURCOURONNES ?

La réduction de la place de la voiture individuelle à Évry-Courcouronnes constitue un objectif important à nos yeux, estimant qu'elle doit être traitée au regard des **perspectives de développement de la Ville** pour les années qui viennent. Son importance tient au fait qu'elle poursuit plusieurs objectifs majeurs :

➤ **L'urgence climatique et environnementale : pour une Ville plus écologique**

La transition énergétique et environnementale est au cœur des réflexions à mener. En effet, la voiture a un impact considérable sur la **qualité de l'air** (particules fines) et **les émissions de CO₂**. Ainsi, sa circulation doit être réduite et cet objectif doit être porté de manière **volontariste** par la Ville, qui doit chercher à **neutraliser son bilan carbone en facilitant l'usage des autres modes**.

➤ **L'affaiblissement des liens sociaux : pour une Ville plus conviviale**

Réduire la place de la voiture en ville implique le report vers d'autres modes : transports en commun, marche à pied, vélo ou trottinette. Ces modes (collectifs ou non) présentent l'avantage de **favoriser les rencontres, créer de la sociabilité et tisser des liens humains entre usagers**.

➤ **Les nuisances sonores, engorgement et sécurité : pour une Ville plus apaisée**

Les automobiles génèrent d'importantes **nuisances sonores** : freinage, redémarrage, klaxon, etc. De la même manière, les importants flux automobiles, notamment aux heures de pointe, allongent le **temps de parcours** des automobilistes et créent de la **nervosité**, du stress voire de l'agressivité de leur part. Les voitures représentent également une part importante des **accidents** en ville. Ainsi, les limiter permettrait de réduire les risques.

Une ville avec moins de voitures doit finalement permettre une ville **plus apaisée et plus agréable à vivre**.

➤ **Libérer de l'espace pour les autres modes : pour une Ville où l'on se déplace mieux**

Contraindre l'usage de la voiture peut aller de pair avec une **moindre occupation des aménagements routiers dans l'espace public**. Ainsi, cela permettrait le **développement d'infrastructures** dédiées aux autres modes : voies bus, pistes cyclables, etc. Les automobilistes pourront alors se tourner vers ces autres modes : mobilités douces ou transports en commun, qui sont à favoriser. Si moins de voitures circulent en ville, plus de **places de stationnement** seront également disponibles.

RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE DE MANIÈRE VOLONTARISTE MAIS PAR L'INCITATION ET NON PAR LA SEULE CONTRAINTE

➤ Réduire la place de la voiture de manière volontariste...

Notre sentiment général est que la réduction de la place de la voiture répond à un enjeu d'intérêt général, mais elle doit être réalisée de manière réfléchie. Ainsi, la question nous invite à nous interroger sur **le niveau de réduction de la place de la voiture à atteindre, difficile à déterminer précisément.**



Pour atteindre cette ambition, les aménagements prévus dans la poursuite de l'objectif de réduction de la place de la voiture doivent **aller au-delà de l'adaptation de l'existant**, mais entamer **une « révolution » de l'existant**. Un **changement de point de vue** sur l'usage de la voiture est nécessaire, et un véritable **travail de pédagogie et de communication** doit être engagé en ce sens.

Il faut également garder en tête le fait qu'Évry-Courcouronnes est une **ville-Préfecture**, ainsi, il est important **d'agir à la fois sur les flux intérieurs pour les déplacements des habitants et les flux venant de l'extérieur, en les distinguant.**

➤ ... sans stigmatiser les automobilistes et en développant les solutions alternatives

Ce sentiment général favorable s'inscrit tout de même dans une volonté de ne pas stigmatiser l'usage de l'automobile. Nous mettons donc en garde contre **cet écueil de la stigmatisation de la voiture**, dont l'usage est parfois nécessaire (charges lourdes, personnes âgées...). D'autre part, elle participe au **dynamisme économique et commercial** de la ville, en permettant un accès facile aux commerces.

Ainsi, l'attention ne doit pas être portée sur la restriction stricto sensu des voitures, mais plutôt sur le **développement et l'incitation d'autres modes par des aménagements et mesures adaptés**, puis sur la **régulation des flux automobiles**. La ville d'Évry-Courcouronnes doit ainsi proposer une offre globale de mobilité facilitant l'intermodalité.

Comment accompagner la réduction de la place de la voiture à Evry-Courcouronnes ?

La réduction de la place de la voiture n'est pas qu'une question de déplacement, cela renvoie aussi à des enjeux globaux de qualité de vie, d'aménagement de la ville...

Nous identifions 2 grands axes d'action dans la poursuite de cet objectif : le **développement et l'incitation à l'usage de modes alternatifs** et la **régulation des flux automobiles**, pour lesquels nous avons jugé intéressant de développer plusieurs leviers.

Chaque levier est composé de plusieurs regroupements d'actions, que nous avons évalués entre nous selon notre vision de leur pertinence et des impacts que l'on peut en attendre.



AXE 1 :

DÉVELOPPER ET INCITER À L'USAGE DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Dans l'objectif de réduction de la place de la voiture en ville, il est important de remédier aux freins qui limitent la pratique d'autres modes, de sorte à **offrir des solutions alternatives aux automobilistes, qui soient adaptés et attractives**. Il s'agit également de se demander quels sont les types d'usage de la voiture qui peuvent être les plus facilement remplacés par d'autres modes.

Nous estimons avant tout qu'il est nécessaire de proposer une **offre globale de mobilité sur le territoire**, pour répondre aux besoins de chacun. L'accent doit donc être placé sur **l'intermodalité**.

Une transition vers une mobilité douce à enclencher

- **LE LEVIER DE L'ACCOMPAGNEMENT À LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS : Le besoin des Évry-Courcouronnais d'accompagnement à la pratique des modes doux**

Nous estimons que la ville d'Évry-Courcouronnes présente des **possibilités de liaisons « douces »** (marche à pied, vélo) **satisfaisantes**, qui permettent de se déplacer sereinement et dans un cadre agréable : la **Méridienne Verte, les passerelles, les chemins créés dans les parcs et espaces verts...** Nous constatons malgré tout plusieurs manques de chemins piétons, vers les centres d'intérêt ou encore du Lycée Brassens vers le Théâtre du Bois Briard, de l'Institut de Biologie à la Médiathèque Camus.

Si nous apprécions globalement les aménagements proposés, nous constatons néanmoins un **faible usage de la marche**, excepté dans les parcs. Pour cause, il existe de notre point de vue une **méconnaissance des chemins piétonisés** inter-quartiers et vers les points d'intérêt. Ainsi, il nous apparaît nécessaire que tous soient **sensibilisés** à l'usage des modes doux pour se déplacer lors de courts trajets, y compris les plus jeunes.

D'autre part, il existe un **manque d'éléments de confort sur les cheminements** (absence d'éclairage la nuit), qui rendent insécurisés ces passages. **Rendre les déplacements piétons et cyclistes heureux** pour les trajets professionnels ou de loisirs constitue un objectif majeur.



Développer la communication et l'information sur les possibilités de mobilité douce

- Communiquer par le biais de multiples canaux et relais (maisons de quartier, associations, écoles) afin de **sensibiliser à la mobilité douce**
- Mettre en place **des forums, flyers ou des encarts de sensibilisation** sur les réels besoins de déplacements en voiture dans les « dossiers de la quinzaine »
- Promouvoir la pratique du vélo en ville en **équipant les agents municipaux** (exemplarité)



Faciliter l'achat de vélos en fonction des besoins

- Mettre en place des **aides à l'achat de vélos** de tous types et de **trottinettes** pour populariser les modes alternatifs de déplacement



Accompagner les nouveaux pratiquants

- Enrichir les applications existantes (Google Maps, site internet de la Ville, Géovélo...) en transmettant les itinéraires doux référencés sur la ville et créer une « **journée à vélo** » de découverte des voies existantes dans la ville, en famille, en suivant des parcours fléchés (présentation des itinéraires, balade à vélo avec le maire et la police)
- Créer une « **journée de la marche inter quartiers** » de découverte des voies existantes et de sensibilisation à la marche à pied

➤ LE LEVIER DE L'AMENAGEMENT DES VOIES DE CIRCULATION DOUCES : Des aménagements dédiés à la pratique des modes doux présents mais à continuer d'améliorer

L'articulation des voies piétonnes et cyclistes doit favoriser l'intermodalité pour que la ville soit circulaire en modes doux.

En dehors des espaces piétons aménagés, nous constatons une **insécurité** pour les piétons. En cause, **l'absence ou l'étroitesse des trottoirs** (quartier des Épinettes, des Aunettes, par exemple), le **manque de passages piétons et d'éclairage**, et le **manque de zones piétonnisées**, qui expliquent le recours à la voiture individuelle pour se déplacer même pour de courtes distances. Cela concerne également les **personnes à mobilité réduite** pour qui les cheminements piétons sont trop peu adaptés.



Développer et rendre attractifs les cheminements piétonniers

- **Embellir, signaler et sécuriser les cheminements piétons** existants pour tous (enfants, PMR...)

Si les chemins piétonniers existent, un effort est à réaliser sur leur embellissement et leur confort : fontaines, espaces végétalisés... Il s'agirait ensuite d'éclairer ces voies la nuit, dans tous les parcs de la ville, et particulièrement au parc des coquibus, avec des lumières dites intelligentes, qui se déclenchent en fonction du passage.

- Créer davantage de **voies piétonnes directes et continues**



Faciliter les déplacements à pied

- Développer les **pédibus** pour les trajets des enfants vers l'école

D'autre part, le vélo représente pour nous un mode de transport à valoriser, pour que celui-ci soit davantage emprunté. Si une partie d'entre nous souligne **positivement** les pistes cyclables proposées dans la Ville, plusieurs décèlent des manques ou dysfonctionnements, parmi lesquels l'encombrement et l'accessibilité (notamment pour les vélos-cargos, triporteurs, carioles...), **l'insécurité**, **l'état** des pistes cyclables, **l'absence de continuité des pistes cyclables**, et le **manque de stationnement sécurisé**.



Renforcer les aménagements cyclables

- Remettre à niveau les infrastructures plus anciennes et continuer à développer des aménagements cyclables (ponts, passerelles, pistes)

Entretien l'existant et développer des aménagements cyclables qui soient sécurisés et esthétiques pour des itinéraires confortables et continus, y compris en les connectant aux réseaux cyclables des villes voisines.

- À défaut de pistes cyclables, utiliser les **voies bus** pour la **circulation des vélos et trottinettes avec une sensibilisation accrue des chauffeurs à la circulation des cyclistes, et une matérialisation/signalisation de ce partage sur la voirie**



Améliorer les possibilités de stationnement

- Aménager des **places de stationnement sécurisées** pour les vélos et trottinettes

Ces places de stationnement doivent notamment se déployer devant les écoles et commerces, et être sécurisées par des aménagements adaptés et un système de vidéosurveillance.

➤ LE LEVIER DE LA COHABITATION DES MODES : Une cohabitation des modes source de conflits



Si nous apprécions la diversité des modes de déplacement permis à Évry-Courcouronnes (bus, voiture, modes doux), ceux-ci font l'objet de **conflits d'usage** entre modes, aggravés par la faible signalisation des zones dédiées à chacun, l'étroitesse des trottoirs, le partage entre piétons et trottinettes sur les voies vertes, le partage des routes

devenues plus étroites entre voitures et vélos, les pistes cyclables encombrées...

La trottinette (en libre-service) fait notamment partie de ces **nouveaux modes** de transport qui ont un impact sur l'aménagement de la ville. Jugées **pratiques, écologiques et faciles d'utilisation**, nous apprécions leur arrivée en ville, bien que nous estimions que celles-ci doivent encore trouver leur place. Pour cause, nous déplorons le manque de places de stationnement dédiées, les trottinettes étant aujourd'hui placées n'importe où et empruntant les voies de manière anarchique.

Ainsi, le partage des modes est inconfortable pour tous. En dehors des voies réservées, la signalisation au sol est mal-conçue. Cette cohabitation nécessite le **respect du code de la route**, aujourd'hui trop souvent ignoré des voitures, piétons et cyclistes, ces derniers étant considérés comme dangereux pour tous.

Un **travail de pédagogie** doit ainsi être réalisé dès le plus jeune âge pour pacifier et mieux cohabiter avec d'autres modes, afin de répondre aux enjeux de sécurité et de bien-être actuels.

S'il apparaît donc nécessaire de rendre compatible l'usage de tous ces modes, nous rappelons que **la sécurité de tous relève de la responsabilité de chacun.**



Former et responsabiliser les habitants à la circulation en ville

- Sensibiliser les enfants et usagers des trottinettes et vélos aux **risques** et **bons comportements à adopter** pour assurer la sécurité de tous

Dès la maternelle, nous préconisons la formation des élèves au code de la route, qui précédera l'apprentissage du vélo, trottinette, roller, skate et overboard en primaire, en vue de passer un « permis de conduire » en CM2. La formation dans les écoles doit être régulière, et menée par des agents de la Ville.

- Organiser des **expositions** présentant les conséquences des accidents dus au non-respect du code de la route (par exemple en s'appuyant sur le centre de rééducation Coubert)
- **Contrôler l'âge** des usagers, le respect du code de la route et le stationnement.



Apaiser les conditions de circulation des différents modes

- Créer de **nouvelles infrastructures**, notamment pour le franchissement des grands axes, et **mobiliser des policiers mobiles** pour assurer la sécurité dans les endroits identifiés comme dangereux
- Mieux **aménager les infrastructures à la cohabitation des modes**

*Afin de rassurer, sécuriser et visibiliser les usagers de la route, plusieurs infrastructures et aménagements sont envisageables : le **double-sens cyclable** dans les zones qui le permettent, une **signalisation verticale** visible de tous, un **meilleur encadrement des trottoirs** et des **voies cyclables séparées des voies automobiles** par des bordures ou un rehaussement (rue de l'Essonne, Boulevard de l'Yerres)...*

- **Mieux définir les sites d'emprunt/de dépôt** des trottinettes en libre-service
- **Travailler sur une meilleure synchronisation des feux de circulation**

*Pour inciter à l'usage d'autres modes, améliorer les temps de parcours des bus et piétons, nous proposons de **donner la priorité aux bus aux feux de signalisation**, et **rendre effectifs les boutons pour déclencher les feux aux passages piétons**, ainsi qu'un **signal pour les personnes malvoyantes**.*

➤ LE LEVIER DES SERVICES DEDIES A LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS : Des « services » à développer pour encourager la pratique des modes doux

Nous regrettons qu'aucun service de location de vélo et trop peu de trottinettes en libre-service ne soient proposés en ville, alors que ce type de service pourrait permettre à des personnes ne possédant pas de place de stationnement ou de moyens suffisants d'emprunter ces modes au détriment de leur voiture.



Développer l'offre en libre-service pour la pratique de tous

- Développer des **flottes de vélos, vélos-cargos et trottinettes en autopartage/libre-service** et en mettre à disposition dans les maisons de quartier
- Développer des **bornes de réparation des vélos et trottinettes**, financées par la Ville afin d'offrir aux habitants un accès facile et peu onéreux à l'entretien des vélos

*L'action consiste à installer plusieurs bornes de réparation de vélo sur la ville, **visibles et faciles d'accès** auprès des **infrastructures scolaires, gares, centres commerciaux, et autres lieux de passage**. En parallèle, une **action de sensibilisation** dans le domaine scolaire sur l'utilisation de ces bornes doit être menée pour inciter à leur utilisation régulière.*

En distillant l'intérêt de cette pratique dès le plus jeune âge, et en informant à large échelle (flyers), les personnes informées seront enclines à emprunter ces modes de transport de manière régulière.

*En revanche, une attention doit être portée sur la **motivation des agents municipaux** à promouvoir ces équipements, et à la **sécurisation des bornes** pour empêcher les vols.*

Le développement et l'amélioration des modes de déplacement collectifs à encourager

L'attractivité des alternatives à la voiture doit aussi se penser de manière globale. Lors d'un trajet, les habitants sont susceptibles d'emprunter plusieurs modes. Or, aujourd'hui, les « **correspondances** » ne semblent pas toujours **adaptées** ou **faciles**. Les propositions en matière de stationnement « vélo » ou « trottinettes », d'itinéraires piétons, de dessertes « transports collectifs » doivent également être pensées pour un **bon enchaînement des modes**.

➤ LE LEVIER DES TRANSPORTS COLLECTIFS : Des transports en commun appréciés malgré l'identification de points d'attention

Nous apprécions la variété et la diversité de l'offre et des services de transports en commun développés à Évry-Courcouronnes, notamment l'efficacité des voies en site propre dédiées aux bus, et l'application où il est possible de consulter les horaires et position des bus en temps réel.



Néanmoins, les dysfonctionnements des transports en commun nuancent ce constat, incitant de facto le recours à la voiture individuelle, en cause :

- le **manque de desserte de certains secteurs** ;
- la **trop faible plage horaire** (surtout le matin et notamment sur la ligne 403) et **journalière** (le dimanche) ;
- le **manque de ponctualité** et le **retard** des bus
- la **faible fréquence** des bus
- le **manque de fiabilité** du RER D, dont le Tramway peut constituer une alternative au niveau régional
- **l'absence de polyvalence des tickets** de RER entre les gares du territoire
- **les panneaux automatiques d'affichage en panne**

Au regard de ces éléments, nous avons esquissé quelques pistes d'action pour développer l'usage des transports collectifs en remplacement de trajets en voiture.



Rendre les transports collectifs plus attractifs

- Améliorer la **qualité des transports collectifs** existants en termes de **facilité d'usage** et de **confort de voyage**

Nous proposons, d'une part d'améliorer l'**information aux voyageurs**, avec un système de panneaux numériques d'affichage des horaires ou de la localisation en temps réel des bus. D'autre part, nous souhaiterions qu'une action soit menée sur la **propreté et la sécurité des bus**, en installant notamment une alarme pour appeler les urgences en cas d'accident.

- Mettre en place la **priorité de circulation des bus** sur les voitures, avec des feux qui prennent en compte et détectent ces bus (ressort départemental) pour améliorer les temps de parcours
- Mener une réflexion sur la **gratuité des transports collectifs**

★ **Développer les transports collectifs de proximité**

- Proposer une **nouvelle offre de transports collectifs**

★★ Nous estimons important que la ville développe de **nouveaux modes de transport en commun**.

En effet, offrir des services supplémentaires de proximité aux citoyens, à condition qu'ils soient efficaces et pluriels, permettrait de diminuer l'usage de la voiture. Ainsi, tous les publics pourraient y accéder facilement, dont les PMR et personnes âgées. Un besoin se fait particulièrement ressentir sur Bondoufle, Soisy-sur-Seine et les Bords de Seine.

Ces nouveaux modes prendraient la forme de :

- **Mini-bus inter quartiers**
- **Navettes pour PMR**
- Ou autres : **services à la demande, vélos-taxis, triporteurs** pour le déplacement des PMR...

Cependant, une attention doit être portée sur les **initiatives déjà existantes**, afin de ne pas faire doublon avec des initiatives qui pourraient déjà être portées par des villes voisines.

- Développer de **nouvelles liaisons** : des trajets de bus depuis les **écoles** vers la **piscine**
- Améliorer la **plage horaire journalière des bus le dimanche**

➤ **LE LEVIER DE L'UTILISATION COLLECTIVE DE LA VOITURE : Une insuffisance des possibilités de covoiturage et d'autopartage sur le territoire de la Ville**



Les applications de covoiturage (type Blablacar) fonctionnent bien au niveau national pour les longs trajets. En revanche, au niveau de la ville d'Évry-Courcouronnes, il n'existe pas d'initiatives collectives ni d'aménagements tel que des aires de covoiturage. Certes, il existe quelques initiatives mises en place par des **entreprises locales** (une application pour SAFRAN, une aire de covoiturage pour Carrefour), pilotées pour partie par la Région, et quelques initiatives individuelles et ponctuelles.

D'autre part, nous n'avons pas connaissance d'un **réseau de véhicules en autopartage**.

Il est ainsi important de valoriser les initiatives de **co-voiturage** et **d'autopartage** au sein de la ville, pour encourager leur pratique, augmenter le taux de remplissage des véhicules, désengorger le trafic routier, et réduire le bilan carbone global. Pour ce faire, il est nécessaire de créer des aires de covoiturage et d'autopartage, en gardant en tête l'enjeu d'intermodalité.

L'un des enjeux principaux est de réussir à convaincre de l'**intérêt collectif** de telles démarches, et ainsi **optimiser le parc automobile des particuliers**.

De fait, nous privilégions plusieurs axes : la mise en place des infrastructures nécessaires, le travail de sensibilisation des habitants, ainsi que le recensement et la mise en visibilité des initiatives existantes.



Inciter au covoiturage en facilitant le stationnement



- **Visibiliser les aires de covoiturage** existantes et **communiquer** sur leurs emplacements

*Après un travail d'identification et de cartographie des aires existantes, il apparaît opportun de travailler à leur **signalisation/visibilité**, à l'aide d'une **charte graphique reconnaissable**, afin qu'elles puissent être identifiées de manière claire par les covoitureurs.*

- Rendre **gratuit le stationnement pour le covoiturage**
- Créer des **aires de covoiturage** et les rendre obligatoires sur les **parkings privés** (de commerces)

*Pour créer de nouvelles aires, il est important de définir une **cartographie** cohérente de l'existant et des lieux pertinents où installer de nouvelles aires en fonction des correspondances avec les autres modes, afin de renforcer l'intermodalité.*



Développer les services de covoiturage



- Inciter les **habitants d'un même quartier à covoiturer** ensemble
- Centraliser les services existants de covoiturage sur le territoire sur une application à créer à l'échelle de Grand Paris Sud

*L'objectif de cette action est de parvenir à rendre lisible les services existants en dressant un **inventaire de l'existant**, encourageant le **partage et l'échange de données**.*

En agrégeant ces initiatives isolées, cela permettra de réduire le nombre de services nécessaires pour covoiturer, et de les mettre en lumière. Les entreprises non-équipées pourraient également s'en saisir.

À destination des covoitureurs réguliers et occasionnels, cette application pourrait également se déployer sur des bornes situées sur des aires de covoiturage.

*Le succès de cette initiative tient au fait que l'outil utilisé soit **simple d'utilisation**, et respectueux des normes relatives à la protection des données.*



Développer des services d'autopartage



- Développer une **offre d'autopartage**

*Après avoir identifié les besoins du territoire, la ville pourrait développer cette **offre de location de véhicules électriques** par le biais de Grand Paris Sud (Autolib), de services de location municipaux (publics), ou de nouvelles sociétés à encourager et notamment à destination des travailleurs (privées). L'objectif est ainsi de **diminuer le recours à la voiture individuelle pour les courts et moyens trajets**.*

*La ville devra toutefois rester vigilante à la **répartition et au volume de la flotte de véhicules**, ainsi qu'à l'**installation de bornes électriques** pour leur rechargement.*



Encourager l'achat collectif de voitures directement entre particuliers

- Organiser l'**achat collectif de véhicules automobiles** entre particuliers, et mettre en place des **aides juridiques pour l'encadrer**

En revanche, une réflexion doit être menée sur la responsabilisation des utilisateurs et l'entretien du parc automobile.

La question de la voiture électrique

Par ailleurs, nous avons abordé la question de la **voiture électrique**. Cette évolution de la voiture paraît intéressante pour ses impacts positifs en termes de bilan carbone. Il convient néanmoins de se questionner sur le bilan environnemental de construction des véhicules, le recyclage des batteries et de la production d'électricité.

Le développement de la voiture électrique ne doit donc pas amener à abandonner l'idée d'une baisse de la circulation automobile. Néanmoins, au regard du vote relatif à l'arrêt de la commercialisation des voitures thermiques dans l'Union Européenne dès 2035, l'implantation prévisionnelle de bornes de recharge devrait être envisagée.

AXE 2 : RÉGULER LA PLACE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE EN VILLE

Nous considérons que la circulation en voiture dans Évry-Courcouronnes est bonne, et ce même en heure de pointe. L'automobile fait ainsi de l'ombre aux autres modes par ses qualités intrinsèques : individualité, liberté, rapidité. En revanche, nous observons quelques engorgements sur la RN7, l'Avenue Patton vers Soisy vers 16h, ainsi qu'autour de quelques quartiers d'habitations. De plus, le stationnement de gros camions peut constituer un problème pour la fluidité de circulation, notamment sur la RN7 ou encore au bout de l'avenue du Général Leclerc, par exemple.



Si nous estimons efficaces les **aménagements routiers**, la **signalisation** et les **feux tricolores**, nous regrettons le **manque de synchronisation** de certains feux ainsi que leur **fréquence** trop importante.

➤ LE LEVIER DU STATIONNEMENT : Un stationnement automobile qui pose question

Nous estimons que le stationnement occupe une part importante de l'occupation de la voiture en ville : car au-delà de la voiture qui circule, la voiture qui stationne occupe également de la place.



Nous estimons que les parkings résidentiels existants sont globalement satisfaisants. En revanche, pour que leur nombre soit suffisant à l'avenir, il apparaît nécessaire d'accélérer la **création de solutions de stationnement pour les habitants**, de sorte à **répondre à la croissance démographique** de la ville. Nous constatons aussi le **manque de sécurité** de certains parkings, qui a pour effet de pousser les habitants à ne pas les utiliser et à se reporter sur des places dans l'espace public.

D'autre part, il est intéressant de souligner que si le stationnement est difficile en semaine, il l'est relativement moins le week-end.

Enfin, nous constatons également le **manque de stationnement dans certains quartiers** (exemple du quartier Aguado) et **autour des points attractifs** comme les commerces ou les équipements. Dans ces cas, la saturation des stationnements existants conduit à générer du **stationnement sauvage**. Nous remarquons également un **manque de place de stationnement aux abords des gares** (RER D, tramway)

où l'affluence est importante, or, cela est nécessaire pour améliorer le report modal vers les transports en commun.

A l'occasion d'une rencontre avec le directeur de la Police Municipale, nous avons appris l'existence d'un **système de vidéoverbalisation** actif 24h/24 et s'appuyant sur les 166 caméras installées dans la Ville. Il constitue une réponse adaptée aux stationnements gênants observés en ville, comme les arrêts-minutes, les stationnements sur les trottoirs ou encore les places pour personnes en situation de handicap. Rendre plus visible ce système de vidéosurveillance pourrait accroître son effet dissuasif.



Enfin, une partie d'entre nous regrette le **caractère payant du stationnement**, jugé trop onéreux, et le manque de places gratuites. Pour autant, les parkings gratuits en centre-ville ne sont pas souhaitables pour plusieurs raisons : appel d'air/effet ventouse, pas de turn-over, stationnement de longue-durée, etc. Le turn-over des véhicules est en effet nécessaire en centre-ville, car les commerces en ont besoin pour que leur clientèle puisse stationner et donc faire vivre l'activité commerciale et économique de la ville. Par ailleurs, en étudiant la grille tarifaire mise en place par la Ville, nous nous sommes rendu compte que les abonnements mensuels ou annuels sont attractifs pour ceux qui ont un besoin quotidien de stationnement.



Des parkings-relais à développer pour encourager l'usage d'autres modes

- **Développer des parkings-relais gratuits en bordure de la Ville** à destination des visiteurs, pour permettre le déplacement en centre-ville uniquement en modes doux ou en transports collectifs



Une offre de stationnement résidentiel à optimiser

- **Recenser les parkings vacants pour les redistribuer**

*Il s'agirait d'identifier les **stationnements existants inoccupés**, notamment ceux des bailleurs, et de mettre en place des **panneaux d'information** sur les disponibilités des places restantes, tout en les ouvrant à la location.*

- **Encadrer et uniformiser les tarifs de stationnement pratiqués par les bailleurs**

*Se rapprocher des **bailleurs et co-proprétaires** pour sensibiliser à l'utilisation des parkings existants du propriétaire au locataire, dans une logique de **co-responsabilité**. Il serait intéressant de se rapprocher des bailleurs et co-proprétaires pour les inciter à intégrer le stationnement résidentiel à faible prix dans le **loyer** pour ne pas stationner sur les places publiques.*

*D'autre part, les prix pratiqués par les bailleurs ne sont aujourd'hui pas uniformisés, ces derniers sont libres. Ainsi, il apparaît intéressant qu'un **tarif commun** soit mis en place pour lutter contre les dérives.*

*Enfin, il faut que ces derniers s'attachent à donner une **bonne image de leur stationnement**, souffrant aujourd'hui d'une réputation entachée pour cause d'insécurité. Aujourd'hui, la vidéosurveillance s'applique néanmoins à nombre de ces parkings.*

- ★ **Une offre de stationnement en centre-ville à adapter aux usages**
- Créer des **places de stationnement devant les commerces**, aux abords de **l'université d'Évry** pour les étudiants et pour les camions de livraison
 - Aménager des **tarifs adaptés en fonction du type d'usager et de ses besoins**
- Une tarification spécifique pourrait être développée en fonction de l'usage (aller au travail ; à la gare...) et de la **nécessité de l'utilisation de sa voiture** (absence d'autres solutions). Si celle-ci peut s'adresser à tous (salariés, professionnels), elle pourrait s'avérer particulièrement intéressante pour les étudiants, si elle est réfléchie avec les établissements universitaires et de formation.*
- Ces parkings pourraient se déployer aux abords de la gare RER Évry-Courcouronnes et Bras de Fer. Le risque demeure néanmoins l'**effet appel d'air** et l'**accessibilité** aux commerces.*
- Mener une **campagne d'informations** sur les modalités (abonnements existants) et tarifications actuelles du stationnement dans la ville, plutôt attractifs

➤ **LE LEVIER DE L'AMENAGEMENT DE LA VILLE : Une nécessaire réflexion à mener pour une réduction des besoins de déplacement**



Nous constatons un volume trop important de déplacements dans la Ville, allant de pair avec **une faible prise de conscience** de la nécessité de changer ses habitudes.

Que ce soit pour accompagner les enfants à l'école, se rendre au centre commercial Évry 2, ou dans les regroupements de commerces en zones industrielles

périphériques, la voiture est omniprésente car favorisée.

Ainsi, il apparaît primordial d'axer les actions de la ville sur la **sensibilisation à la limitation de son propre bilan carbone et de l'intérêt à ne pas utiliser sa voiture**.

En parallèle à ce travail de pédagogie, l'accent doit être porté sur la création de **pôles d'activités au cœur de la ville**, et des **centres d'intérêts** autour de lieux à haute fréquentation, tels que la Préfecture, le Palais de Justice, le bâtiment de la Sécurité sociale, etc.

- ★ **Développer le télétravail**
- Développer le **télétravail**

★ **Développer les centralités de quartier et les services de proximité**

- **Rendre plus attractifs les commerces de proximité**
- Travailler avec la Chambre de commerce et entreprises locales pour définir comment **rendre plus attractifs les commerces de proximité**, les maintenir face aux zones industrielles périphériques, voire **en créer** (bistrot, brasserie, bars, magasins), et fédérer les commerçants sur une **application commune de livraison** (idéalement en véhicules électriques ou triporteurs).*
- Lutter contre la centralisation en **créant des pôles multiservices inter quartiers**
- Il est nécessaire de développer ces pôles à Évry-Courcouronnes, dans le centre-ville, les Boulevards des Champs-Élysées et de l'Europe, autour du centre commercial du Mousseau.*

➤ **LE LEVIER DE LA VITESSE : Un outil efficace pour apaiser la ville malgré de faibles problématiques de vitesse constatées**

Il n'y a **pas trop de problématique d'excès de vitesse à Évry-Courcouronnes**. Pour autant, il s'agit tout de même d'une problématique à traiter pour **limiter les nuisances** liées à l'usage de la voiture.

Si les feux permettent parfois de limiter la vitesse, celle-ci reste tout de même élevée sur **quelques grands boulevards**. Sur d'autres axes, sa limitation, trop faible, est jugée inutile (30 km/h). Ainsi, de notre point de vue, rien ne sert de limiter la vitesse sur les tronçons qui ne s'y prêtent pas.

De fait, l'enjeu réside principalement dans le **respect des vitesses maximales autorisées** sur ces grands axes soumis aux excès de vitesse, puis la limitation de la vitesse des automobiles dans les **zones sensibles** (zones de trafic dense, écoles, crèches...).

D'autre part, il nous apparaît intéressant de contraindre l'usage de la voiture autour des établissements scolaires, et ce par divers moyens, afin d'inciter à l'usage d'autres modes.



Sécuriser les zones sensibles

- **Abaisser la vitesse autorisée** à 30km/h et 20km/h aux abords des établissements scolaires



Mieux faire respecter les limitations de vitesse en vigueur

- Aménager les voiries pour **limiter les vitesses de circulation** : ralentisseurs dans les zones d'habitations, feux à récompense (restant au vert en cas de respect des limitations de vitesse)

*Les ralentisseurs, à condition qu'ils soient installés de manière réfléchie, se révèlent plutôt efficaces pour réduire la **vitesse des automobilistes**. Leur installation doit néanmoins faire preuve de bon sens (hauteur, forme, passage de véhicules d'urgence type ambulance ou camion de pompiers).*

- Mieux contrôler le **respect des vitesses de circulation autorisées** : radars pédagogiques, radars tronçons

*Installer des radars pédagogiques inciterait les automobilistes et deux-roues à **respecter les limitations de vitesse** sur les grands axes, voies longues et en ligne droite.*

Conclusion

Pour bien montrer l'engagement citoyen, il est utile de **marquer la volonté d'évolution** vers un plus grand respect des contraintes objectives liées au **changement climatique**, et marquer **notre volonté à notre échelle, de contribuer efficacement à la transformation des modes de transport.**

Pour cela, 3 points nous paraissent important à souligner :

- **La sensibilisation de tous les usagers sur le partage de l'espace public**
- **Veiller à maintenir la notion de plaisir à utiliser la mobilité douce** même dans les trajets quotidiens, et non une approche par la contrainte
- **Se concentrer sur les solutions qui permettront de fluidifier les usages des différents modes de transport et de les combiner**

Il est important de souligner que la ville ne part pas de zéro, **beaucoup d'actions sont déjà en place** mais insuffisamment connues. **La première action serait de communiquer régulièrement sur ces dispositifs existants.**

Au-delà de son avis, riche en propositions, **l'Assemblée citoyenne sera très attentive à la priorisation et la planification des axes retenus.** Une cohérence doit être recherchée avec le dispositif Action Cœur de Ville qui vise à revitaliser le centre-ville et à développer son attractivité.

Afin de pouvoir mesurer l'efficacité des mesures prises au fil du temps et de réajuster si nécessaire la stratégie, il sera utile de **constituer un observatoire indépendant** afin d'assurer un suivi objectif des actions. Nous attendons d'être associés à ce suivi, et qu'il soit élargi à l'ensemble de la population.

Enfin, nous souhaitons **remercier la Municipalité pour la mise en place de cette Assemblée Citoyenne et les intervenants** qui nous ont apporté les éclairages utiles.

Les membres de l'Assemblée Citoyenne

Nadège A., Xavier B., Stéphane B.T, Manon Chloé B., Jérémy B., Jean-Claude B., Sonia B., Jean-François C. Morgane C., Dominique D., Sana D., Alain D., Clément D., Vincent D., Nangale D., Françoise F., Roland F., Emmanuel G., Jean-Marie G., Emeric G., Marie-Claude H., Patrice H., Emilie H., Jacques K., Diama K., Mado K., Etienne L., Claude M., Maurice M., Serge M., Maryline N., Joseph N., Mehdi O., Rémi P., Antoine P., Sandrine PDS, Alexandre P., Marie-Françoise R., Jean-Philippe Mathias R, Babou S., Carine SM, Devina S., Adama Célestine T., Noel T., Caroline U., Géraldine V., Lilas VP, Valentin V, Rose-Marie Z.



Assemblée Citoyenne

Démarche animée avec l'appui de

