

## ZAC Grande Borne Ouest – Etude d’impact dossier création de ZAC

---

Observations - Service projets - Direction des Transports et des Mobilités

### **RESUME NON TECHNIQUE :**

P.45 : 6.1. Projets connus

La dénomination du projet TRAM T12 doit être harmonisée dans l’ensemble du document. Il subsiste des coquilles (T12, Tram 12, tram 12).

Il convient également de mettre à jour l’avancement du projet. Le document indique qu’actuellement « a lieu la réalisation de la plate-forme et la pose des rails le long du parcours entre Epinay-sur-Orge et Evry-Courcouronnes ». Ces travaux sont achevés et la phase de marche à blanc et d’essais devrait intervenir d’ici l’été.

P. 46 : 6.2.7. Déplacements - Phase chantier

Le document indique que « les différents chantiers vont générer un trafic de camions et d’engins de travaux et seront susceptibles de modifier les conditions de circulation des voies concernées (déviations, circulation alternante, ralentissements, etc.). »

Les impacts cités semblent concerner uniquement la circulation des véhicules. La prise en compte en phase chantier des autres usagers (piétons et cycles) est nécessaire et doit permettre de proposer des solutions visant d’une part à garantir leur sécurité, vis-à-vis des dangers liés aux travaux et à la circulation, et d’autre part assurer la continuité de la chaîne du déplacement et maintenir son accessibilité.

P. 46 : 6.2.7. Déplacements - Phase d’exploitation

La remarque formulée n’a pas été prise en compte. Il est souhaitable de préciser comment le projet va permettre de renforcer les déplacements par des modes doux ou pour les personnes à mobilité réduite au sein du quartier (itinéraires protégés, conditions de stationnement sécurisé des vélos, bonne accessibilité) et vers les quartiers environnants.

P.51 : 9.2.2. Plan de Déplacements Urbains d’Île-de-France (PDUIF)

Le document mentionne « qu’au regard du programme et des aménagements projetés sur les espaces publics (désenclavement du quartier, amélioration de l’accessibilité pour les piétons, création de voies et pistes cyclables, etc.), le projet d’aménagement est compatible avec les orientations du PDUIF. »

Bien que le PDUIF, en cours de révision, soit le document de planification à prendre en compte, il serait opportun d’élargir les enjeux liés à la mobilité, compte-tenu de la forte évolution du contexte en la matière depuis 2014 :

- Sur le plan institutionnel, la loi d’orientation des mobilités a notamment rendu obligatoire l’élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) par les EPCI franciliens (hors communautés de communes), PLM qui ont pour objectif de décliner localement le PDUIF, établi à l’échelle régionale.



- La LOM du 24 décembre 2019 qui a introduit des changements majeurs favorisant la généralisation de l'usage du vélo (obligations des gestionnaires de créer des aménagements cyclables lors des rénovations de voirie). Le projet de ZAC respecte-t-il la réglementation nationale ?
- De nouvelles solutions de mobilité ont émergé au fil des évolutions technologiques conduisant à un élargissement de la palette des services disponibles.
- Les enjeux en matière d'environnement et de santé sont encore plus prégnants qu'ils ne l'étaient au début de la décennie 2010. L'urgence climatique qui a conduit à l'Accord de Paris en 2015 doit désormais se décliner dans la recherche d'une mobilité « zéro émission nette ».
- Enfin, la crise sanitaire a eu un impact majeur sur la mobilité induisant des évolutions dont certaines seront pérennes.

## **VOLET 1 / DESCRIPTION DU PROJET ET DE L'ETAT INITIAL**

### **P. 91/ 3.6 .1. Infrastructures et déplacements / PDUIF**

En complément de l'offre déployée sur le domaine public, l'aménagement de stationnements sécurisés dans les espaces privés est un levier important pour encourager et faciliter la pratique du vélo au quotidien. Obligatoire depuis 2012, le stationnement sécurisé des vélos dans les immeubles collectifs neufs d'habitation et de bureau reste pourtant une réglementation encore méconnue.

La loi LOM, et ses articles 53, 59 et 64, renforce les exigences en matière de stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments neufs, les bâtiments existants dont le parc de stationnement annexe fait l'objet de travaux et les bâtiments existants à usage principal tertiaire.

### **P.92 / 3.6.2.1. Les modes motorisés individuels / 3.6.2.1.1. Diagnostic initial**

La cartographie permet d'appréhender la hiérarchie du réseau. Toutefois, les données présentées ne permettent pas d'esquisser des enjeux spécifiques au fonctionnement du réseau viaire, ni son articulation avec l'organisation du quartier. Il aurait été intéressant de pouvoir analyser les pointes pendulaires, et confirmer ainsi le rôle structurant des deux axes forts, ou de vérifier l'existence de certains itinéraires de délestage ou leur rôle en matière de connexion aux axes structurants (notamment la rue de la grande borne).

Une cartographie pour déterminer le statut des voies (RD, communautaires, ville, privée) aurait été souhaitable. Il manque également des données liées aux vitesses de circulation.

### **P.93 / 3.6.2.1.2. Capacité utilisée des carrefours**

Le document précise que les carrefours présents sur le RD445 sont utilisés à plus de 75 % de leur capacité provoquant des points de ralentissement. La nature des dysfonctionnements n'est pas très détaillée : remontées de file, impact sur le fonctionnement d'autres carrefours ?

### **P. 94 / 3.6.2.2.1. Offre de stationnement**

Les demandes de précision concernant le déroulement de l'enquête stationnement n'ont pas été intégrées :

- Préciser les modalités de déroulement de l'enquête (jours, amplitude horaire).
- Est-ce que le taux d'occupation des différentes poches enquêtées présente des variations ?
- Est-ce que l'on dispose de données sur les taux d'occupation moyenne ainsi que du taux de rotation ? Est-ce que l'enquête a permis de quantifier les autres usages ? Et d'autres pratiques : par exemple le stationnement sur trottoir ou illicite ?



- Comment peuvent s'expliquer les différences observées concernant les taux de congestion : problématique d'insécurité, encombrement des places de stationnement, aménagements interdisant le stationnement illicite, etc ...?
- définir la notion de « congestion nocturne »

#### P.97 / 3.6.2.3. Transports collectifs

TZEN4 : modifier le calendrier de mise en service (estimation été 2024)

Enjeu : corriger la coquille « transports en commune »

#### P.98 / 3.6.2.4.2. Marche

La description des espaces piétons est insuffisante notamment aux abords de la RD445, rue de la Grande Borne, rue des Enclos. Les espaces piétons sont étroits, encombrés par des véhicules motorisés et peu qualitatifs, en particulier au Sud de la RD.



#### P.98 / 3.6.2.4.3. Aménagements cyclables et les services vélos

L'analyse est très faible et ne tient pas compte des remarques transmises.

La cyclabilité d'un quartier ne se résume pas à la présence de voie dédiée (piste, voie verte). Indiquer les zones apaisées limitées à 30 / 20 km/h qui permettent dans certaines conditions de pratiquer le vélo en toute sécurité. Ajouter des données qualitatives sur l'existant : dimension, usages (piétons, stationnement illicite), typologie (directionnelle, bi-directionnelle), etc.

Reprendre les demandes initiales pour compléter l'analyse :

- Il n'y a aucune donnée quantitative ou qualitative concernant le stationnement vélo. Est-ce qu'un recensement a été effectué dans le cadre du diagnostic ? Le cas échéant, porte-t-il uniquement sur les espaces publics ?
- Il convient de préciser les objectifs en matière de stationnement des vélos : respectent-ils les orientations prévues par le PDUIF ? Quelle est la localisation et le nombre de places vélos prévues sur l'espace public ?
- montrer comment les différents projets vont permettre de constituer un réseau cyclable maillé.
- La question des modes actifs doit être appréhendée à plusieurs échelles : pour des liaisons inter-quartiers, pour du rabattement vers des pôles spécifiques (gare, station Tram T12, T Zen 4, écoles, commerces, équipements, ...) ou pour une connexion plus large, au-delà de la RD et du périmètre d'étude, ce qui pose la question d'une réflexion plus globale pour assurer la cohérence des aménagements.
- Le périmètre d'étude n'est pas identique entre les 2 figures (78 et 79).
- Il aurait été judicieux d'ajouter sur la cartographie les discontinuités cyclables.

Le chapitre annonce une analyse des services vélos : compléter le paragraphe en ce sens.



## VOLET 2 : IMPACTS ET MESURES

### P.6 / 4.1.1. Description des variantes

La dénomination du projet TRAM T12 doit être harmonisée dans l'ensemble du document. Il subsiste des coquilles (T12, Tram 12, tram 12).

Il n'est pas fait explicitement référence à la thématique des liaisons douces (Faciliter les connexions et les liaisons entre les quartiers). Pourtant, ainsi que mentionné dans l'état initial, il s'agit d'un enjeu fort, qui constitue un levier pour atteindre les autres objectifs cités.

### P. 8 / 4.1.1.1. Variante explorée à la prise d'initiative dans le cadre de l'OIN

Le bilan de la concertation en annexe fait état des souhaits exprimés par les participants d'un développement de l'usage des mobilités douces à l'échelle du quartier, et notamment la réalisation d'aménagements sécurisés dédiés à la pratique du vélo.

Or cette dimension n'apparaît pas dans le chapitre « un projet plus raisonnable et concerté ».

### P. 8 / 4.1.1.2. Variantes sur le secteur du Méridien

Il n'y a aucun élément général de programmation concernant les aménagements cyclables, pourtant identifié comme un enjeu fort dans le cadre de l'état initial (sauf secteur RD 445).

### P.16 / 4.1.2. Justification des choix du projet

La remarque relative à la formulation sur les opportunités offertes par le TZEN4 n'a pas été intégrée. De quoi parle-t-on ?

*« D'autre part, l'arrivée du TZEN4 présente une opportunité de reconfiguration forte de ce secteur afin de l'ouvrir vers les autres quartiers et de le redynamiser en diversifiant les usages avec la nouvelle place du marché et les rez-de-chaussée à vocation commerciale. »*

Est évoquée la possibilité d'insérer des modes doux : quels sont les aménagements prévus pour les cyclistes dans le périmètre d'étude, hors RD ? Comment sont gérées les entrées et sorties des cyclistes depuis la RD ?

### P.44 / 5.2.6. Déplacements

Les impacts des travaux sur les déplacements des piétons et des cyclistes ne sont pas abordés.

Par ailleurs, aucune proposition n'est présentée dans le chapitre des mesures de réduction, pour optimiser ces déplacements en phase travaux. Comment sera gérée la circulation de ces usagers en phase travaux ?

Il est nécessaire de préciser les accès au chantier, de quantifier le trafic généré par les travaux et de réévaluer les incidences potentielles sur le trafic quotidien aux abords du site. D'autres pistes doivent être envisagées afin d'assurer la sécurité des habitants pendant la phase de travaux : travail en concertation avec les associations pour déterminer des itinéraires provisoires, jalonnement, communication, restriction de vitesse des véhicules motorisés et une remise en état des trottoirs endommagés.

### P. 49 / 5.2.6.2. Stationnements / 5.2.6.2.3. Phase exploitation

Le projet prévoit la création d'environ 275 places de stationnement (140 places sur voirie + parking d'environ 65 places sur la nouvelle place + parking d'environ 70 places sur le parvis du Tram T12).

Malgré les possibles phénomènes de report entre secteur, le document précise que ces places ne seront probablement pas utilisées dans leur totalité. Cette augmentation de l'offre de stationnement



n'est pas étayée dans le dossier par une étude des besoins. Développer les modes actifs nécessite de rendre moins attractive la voiture (objectif du PDUIF). Sur d'autres ZAC, l'Autorité environnementale peut recommander de ne pas aménager immédiatement la totalité des parkings automobiles.

P.87 / 7. Appréciation des effets cumulés

- présenter les différents projets et leurs travaux prévisionnels dans un planning.
- De quels dysfonctionnements s'agit-il ? : « *Des dysfonctionnements sont à noter dans le secteur de la Base aérienne 217...* »

P.114 / 10.2. Schémas, plans et programmes

Il est indiqué que le projet répond aux objectifs du PDU de la région Ile-de-France. Il convient donc de rappeler les objectifs remplis par le projet au regard de ceux du PDUIF.