

ANGERVILLE

REFUGE

Une nouvelle croissance pour la petite ville

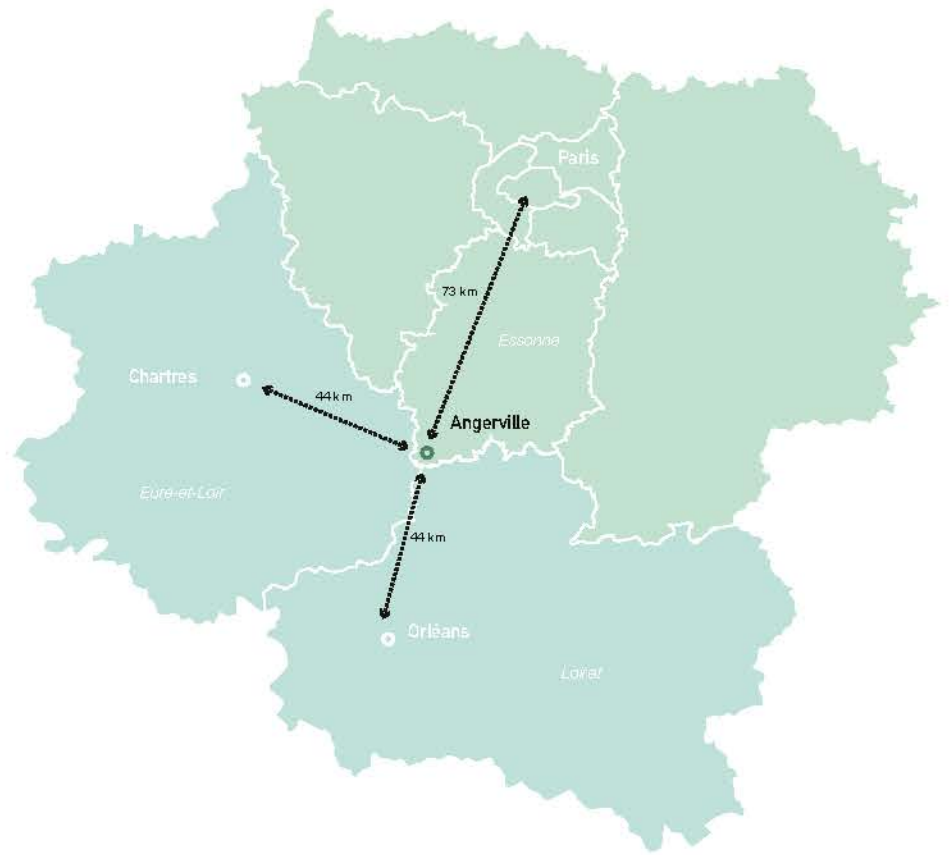
Stratégie de revitalisation avec le programme
Petites villes de demain

ANGERVILLE
Population : 4 270 (2020)
Densité : 167 hab/km²
Superficie : 25,83 km²

PARIS
Population : 2 174 801 (2018)
Densité : 20 641 hab/km²
Superficie : 105,40 km²

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE
Population : 1 206 841 (2018)
Densité : 719 hab/km²
Superficie : 1 684 km²

REGION ILE-DE-FRANCE
Population : 12 215 447 hab (2018)
Densité : 1 017 hab/km²
Superficie : 12 011 km²



LA DÉLIMITATION D'UN ENTRE-DEUX ENTRE NORD ET SUD

Zone très dense, avec une forte concentration d'emplois et un prix du foncier élevé

Zone peu dense, sans concentration d'emplois et un prix du foncier médian

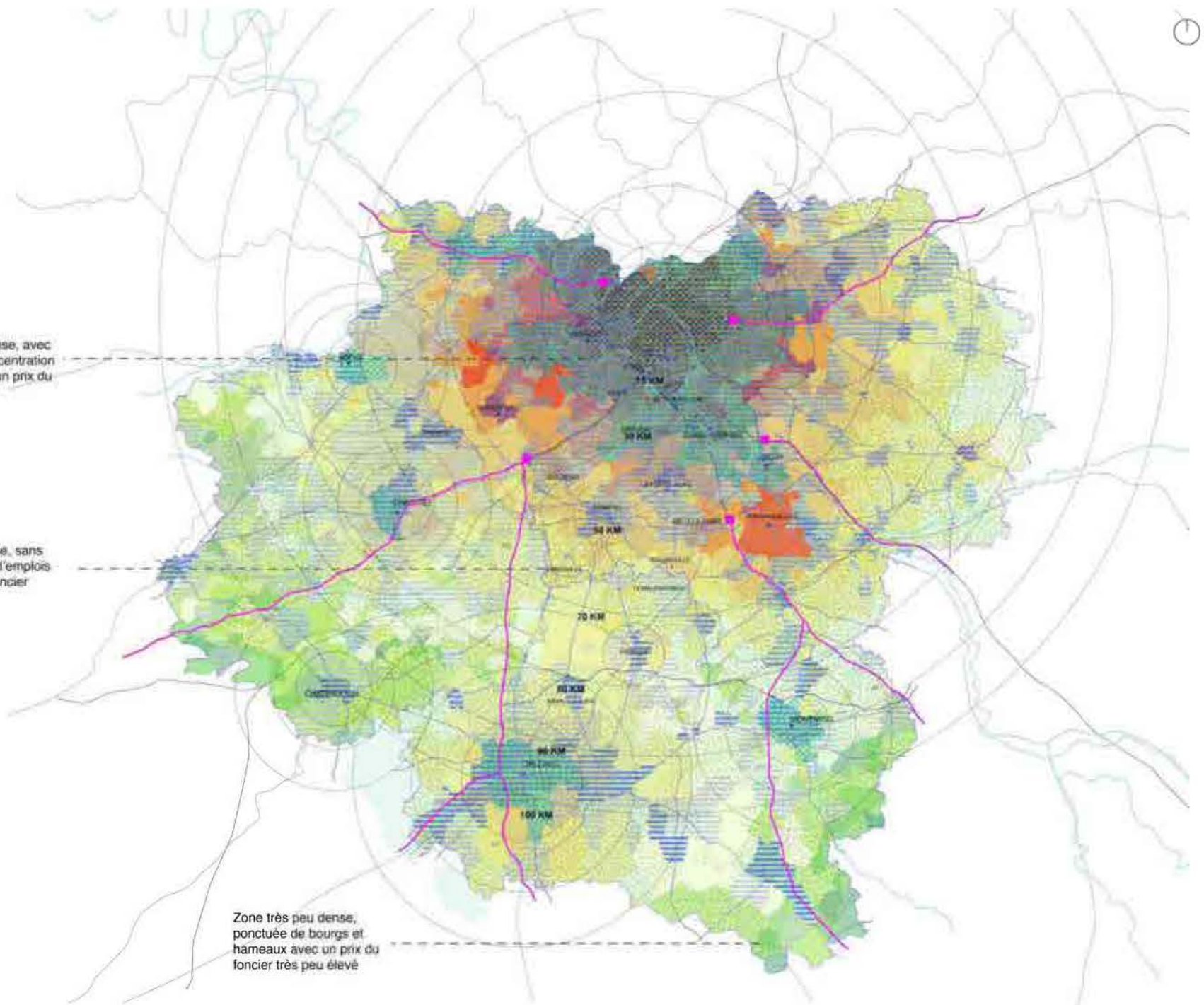
Zone très peu dense, ponctuée de bourgs et hameaux avec un prix du foncier très peu élevé

- Seine
- Forêt
- Limite départementale
- Axes majeurs
- Péages

DENSITÉ DE POPULATION

- Dense
- Dense intermédiaire
- Peu dense
- Très peu dense
- Difficulté d'accès aux soins médicaux

Prix au m²
< 901 € ————— > 4 000 €



UN NOUVEL AVENIR POUR ANGERVILLE AVEC LE PROGRAMME PETITES VILLES DE DEMAIN ?

À la lisière entre l'urbanité et la ruralité, les petites villes se trouvent aujourd'hui enfermées dans une image dépassée ne correspondant plus aux réalités territoriales. À cela s'ajoute le processus de métropolisation en France qui alimente les récits du déclin urbain des petites villes. Ponctuellement appréhendée à certaines périodes, la petite ville va être purement et simplement ignorée de l'aménagement du territoire à partir des années 1990. Les nouvelles aspirations citoyennes marquant le début du XXI^e siècle semblent toutefois lui offrir un nouveau souffle. Récemment, les politiques publiques en France montrent un revirement en sa faveur. Le lancement du dispositif *Petites villes de demain* témoigne de ce regain d'intérêt. Sous quelles formes interviendront ces politiques publiques dans les petites villes françaises ?

Ce programme national intervient dans un contexte socio-économique bouleversé par une crise sanitaire globale sans précédent. En cette période de remise en question, tout devient possible. Avec son plan de relance de 100 milliards d'euros, le programme *Petites villes de demain* a officiellement été lancé le 1^{er} octobre 2020 par Madame Jacqueline Gourault, Ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Ce nouveau dispositif vise à améliorer les conditions de vie des habitants des petites communes et des territoires alentours, en accompagnant les collectivités dans les trajectoires dynamiques et respectueuses de l'environnement. Le programme a pour objectif de renforcer les moyens des élus des villes et de leurs intercommunalités de moins de 20 000 habitants exerçant des fonctions de centralités pour bâtir et concrétiser leurs projets de territoire, tout au long de leur mandat, jusqu'en 2026.

Toutefois, les résultats des programmes précédents furent mitigés, tel que le programme *Action cœur de ville* pour les villes moyennes et interrogent l'efficacité des outils convoqués.

Tout d'abord, le programme s'organise autour de trois piliers :

- + Le soutien en ingénierie, pour donner aux collectivités les moyens de définir et mettre en œuvre leur projet de territoire tant sur le plan stratégique que sur des actions opérationnelles.

- + Des financements sur des mesures thématiques ciblées, mobilisés en fonction du projet de territoire et des actions à mettre en place.

- + L'accès à un réseau grâce au Club Petites villes de demain, afin de permettre le partage d'expérience et la montée en compétence des bénéficiaires, là où l'ingénierie et l'appui thématique viennent leur apporter des outils concrets pour mettre en œuvre le projet de revitalisation.

Les outils financiers sont plus variés que les programmes de revitalisation développés auparavant et se veulent être à l'écoute des territoires afin d'offrir une aide adaptée aux communes. Les outils sont davantage orientés sur le déploiement de services, la reconversion de friches urbaines ou encore l'animation du centre-ville. Le volet immobilier reste important avec l'intention de développer de nouvelles solutions pour habiter autrement le cœur de ville. Le commerce de proximité et l'artisanat sont intégrés au projet à la fois par un accompagnement dans le développement de leur entreprise mais aussi par une aide pour réinvestir les lieux abandonnés des centres-villes. L'aspect environnemental est prégnant dans l'ensemble des actions. Le programme *Petites villes de demain* pourrait-il être le commencement d'un nouveau modèle de croissance ?

Ce programme met en avant une méthode basée sur la coopération dans l'objectif de rompre avec la logique d'appels à projets. La première étape consiste à définir les besoins des territoires afin de développer des solutions adaptées. Un chef de projet sera chargé de piloter les actions et de coordonner l'ensemble des acteurs, étendu à l'échelle de l'intercommunalité. La candidature d'Angerville au programme *Petites villes de demain*, déposée en Novembre 2020, a été retenue et la convention d'adhésion au programme vient d'être signée à Évry le 11 mai 2021, en présence du préfet de l'Essonne, du maire d'Angerville et de sa première adjointe. La mairie d'Angerville dispose à présent d'un délai de 18 mois pour élaborer l'Opération de Revitalisation du Territoire (ORT). Il s'agira dans un premier temps de définir un projet de revitalisation du territoire et les parties prenantes de l'ORT.

Ce PFE repose sur un diagnostic complet de la ville, afin de comprendre les enjeux territoriaux articulés à plusieurs échelles et d'apporter des réponses adaptées par la suite. Ainsi, ce projet urbain et architectural pourrait venir en support aux objectifs de revitalisation de la commune au sein du programme *Petites villes de demain*.

ANGERVILLE, UN TERRITOIRE SOUS LE RAYONNEMENT PARISIEN

Au sud de Paris, le département de l'Essonne s'étend jusqu'à rencontrer les départements limitrophes de la région Centre-Val de Loire (Loiret et Eure-et-Loir). Cette configuration géographique lui confère des caractéristiques urbaines et paysagères variées. Suite au desserrement de la couronne parisienne, le nord du département accueille un tissu urbain dense. Cette urbanisation prend la forme de trois doigts qui se prolongent le long du tracé des axes de transports (A10, N20, A6). Ces doigts se replient au-dessus d'Arpajon, marquant une césure flagrante avec l'autre moitié sud du département. Une fois avoir franchie cette limite invisible, les constructions se font plus rares et les paysages deviennent plus vastes. Au départ d'Étampes, l'éloignement avec Paris se fait alors ressentir. Les champs de céréales font oublier la densification urbaine présente quelques kilomètres plus au nord. Mais c'est en franchissant la limite administrative de l'Île-de-France que la ruralité devient prégnante, dictant les paysages et la courbure de l'horizon. Le sud du département de l'Essonne, dans cet entre-deux, joue alors un rôle de zone tampon entre ville et campagne.

Angerville se situe dans cette extrémité sud de l'Essonne. Reconnue par le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) comme pôle de centralité secondaire à conforter, elle rayonne aujourd'hui sur près de 20 kilomètres tant sur la région francilienne que sur la région Centre-Val de Loire via les départements du Loiret et de l'Eure-et-Loir. Sa position transrégionale et transdépartementale interroge les tracés de la carte administrative tout en légitimant la nécessité de conforter son rôle de centralité - allié à un développement résidentiel et à un développement économique.

Toutefois, le désir de croissance jumelé à la pression foncière de Paris plus au nord, a engendré des mutations importantes à Angerville. En effet, l'accélération de la construction de logements individuels – encouragée par un foncier à bas prix – suivie de l'arrivée massive de nouvelles populations ont totalement bouleversé l'organisation de cette ville. Celle-ci se retrouve alors confrontée à différentes formes de dérives et se bat pour ne pas devenir le dortoir de Paris. Le centre-ville connaît aujourd'hui un taux important de logements vacants, dû à un bâti ancien non adapté aux modes de vie moderne et ne répondant pas aux aspirations des nouveaux habitants. Le désir d'accès à la propriété, traduit par la typologie du pavillon individuel, a encouragé le délaissement du patrimoine ancien. L'étalement de la périphérie a quant à elle induit une utilisation massive de la voiture. Ainsi, la diminution du nombre de commerces de proximité participe à l'affaiblissement du cœur de ville. En outre, les infrastructures de transports ont isolé le tissu urbain des hameaux et des territoires ruraux alentours. L'agriculture, à l'origine de la formation de la ville au XII^e siècle et moteur économique historique d'Angerville, se retrouve relayée au second plan, symbolisant la fracture ville-campagne.

La croissance urbaine et les projets d'infrastructures modernes de la fin du XX^e siècle ont finalement engendré différentes formes de dérive à Angerville. Toutefois, l'histoire de la ville, sa position géographique stratégique et ses activités économiques sont des potentiels substantiels sur le territoire sud Essonne. La commune ne connaît pas de perte d'habitants et voit au contraire sa population augmenter chaque année. Une part importante des nouveaux ménages possède de faibles revenus et a engendré un accroissement des inégalités sociales et urbaines. Angerville se retrouve alors confronté à des problématiques davantage associées à la grande ville. L'essor démographique de la commune a eu lieu autour des années 2010 avec la construction d'un nouveau lotissement accueillant jusqu'à 1 000 nouveaux habitants.

L'arrivée continue de nouvelles populations nécessite aujourd'hui une réorganisation du tissu urbain et de son articulation avec le grand territoire. Sous la pression parisienne, la ville doit se battre pour affirmer son identité et ne pas devenir une ville-dortoir. **Nous nous demanderons donc comment Angerville peut-elle contrer ces formes de dérive dans son organisation et dans son rapport avec le territoire ?** La ville grandit sans pour autant réussir à conserver son statut de chef-lieu de canton malgré une croissance démographique éminente. L'enjeu de ce projet sera donc de proposer des actions concrètes afin de conforter sa position de pôle de centralité pour les communes voisines et de renforcer la relation ville- campagne.

Ce projet tend à démontrer qu'un nouveau modèle de croissance permettrait de revitaliser la ville dans le but d'offrir une urbanité humaine, singulière et intrinsèque au territoire. Ainsi, nous aurons deux hypothèses :

- Le renforcement de la relation ville-campagne comme facteur prédominant pour atteindre cet objectif ;
- Les interventions architecturales comme moyen considérable pour réparer l'éloignement de l'Homme à son environnement.

Les résultats attendus sont la revalorisation du cœur de ville qui joue un rôle central pour assurer la cohésion urbaine et sociale mais aussi le dynamisme de la ville. Puis, l'aménagement des portes de la ville devra contribuer à ancrer la commune sur son territoire en marquant le lien entre ville et campagne. Enfin, le quartier de la gare devra réussir à renouer les deux parties de la ville, aujourd'hui isolées par la ligne de chemin de fer, en articulant la ville originelle à l'ouest et son extension à l'est.

Les élus conservent pour ambition première la croissance de la ville mais elle devra cette fois-ci être « maîtrisée ». Cela invite à questionner l'identité, l'urbanité et le rôle d'Angerville.



Paris

Yvelines

VERSAILLES

MASSY

RAMBOUILLET

CORBEIL-ESSONNES

ARPAJON

MELUN

DOURDAN

LA FERTÉE-ALAIS

ÉTAMPES

FONTAINEBLEAU

MILLY-LA-FORÊT

ANGERVILLE

Loiret

MONTARGIS

ORLÉANS

10 km

QUELLE URBANITÉ POUR DEMAIN ?

Ce projet tend à développer une nouvelle croissance afin de lutter contre le déclin urbain qui touche Angerville. Celui-ci devra véhiculer les cinq principes suivants :

- *Renouer avec le territoire* – une urbanité **révélatrice** des spécificités du territoire, respectueuse et consciente des lieux ;
- *Diminuer la fracture ville-campagne* – une urbanité **renaissante** afin de réconcilier le tissu urbain avec les territoires ruraux ;
- *Maîtriser la croissance urbaine* – une urbanité **équilibrée** avec son environnement et non dans un rapport de force avec la ruralité ;
- *Générer une participation citoyenne* – une urbanité **collective** afin d'assurer la cohésion et de diminuer les fractures sociales ;
- *Développer un sol actif* – une urbanité **support** de la réconciliation de l'Homme à son environnement.

Il faut se heurter à la terre pour l'aimer.

La petite ville a pour qualité la proximité avec son territoire agricole. Étreinte par la courbe du paysage, elle semble parfois vouloir l'oublier ou même la renier. À l'inverse, la grande ville, isolée des chaînes de production alimentaire, cherche à tout prix à renouer avec la terre. Les circuits courts deviennent des idéaux et les fermes urbaines se multiplient sur les toits des immeubles. L'habitant de la petite ville, dans son pavillon et dans son jardin individuel, perd contact avec le paysage qui l'entoure. Greffés à leur parcelle individuelle, les corps s'éloignent entre eux et se détachent du sol où ils demeurent. Que peut apporter la petite ville dans cette quête de redonner la terre aux vivants ? Malgré cette proximité spatiale, si l'Homme ne parcourt par la terre, il ne pourra pas apprendre à l'aimer alors comment renouer ce lien ?

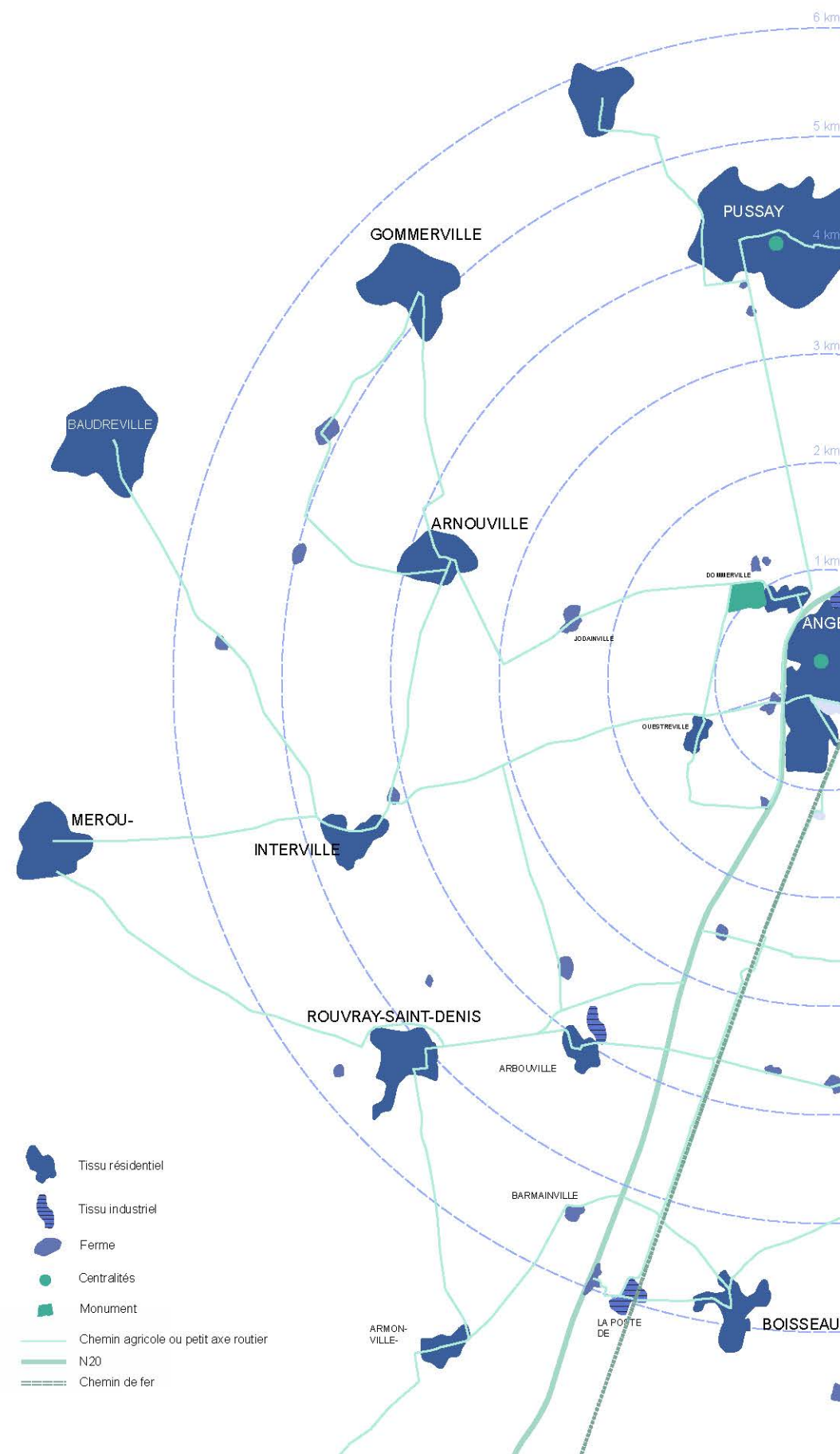
Les habitants du centre-ville sont les seuls à ne pas disposer d'un jardin ou d'un espace végétalisé. Les nouveaux arrivants souhaitant venir s'installer à Angerville veulent accéder à la propriété dans l'objectif d'acquérir un logement plus grand et un jardin mais veulent surtout assouvir leur désir « d'isolement ». Le tissu ancien ne correspond pas à l'image fantasmée de la ville à la campagne. Pour cette raison, la construction de lotissements neufs s'est accélérée ces dernières années contrairement à la rénovation du parc immobilier ancien. Il est donc évident que les enjeux liés à la ruralité et à l'habitat sont intimement liés.

Les interventions architecturales semblent être un moyen considérable pour réparer l'éloignement de l'Homme à son environnement. Même si la ville est ivre de croissance, celle-ci doit être maîtrisée, consciente et ancrée sur son territoire. Les grands modèles de croissance urbaine ont tué la petite ville - les nouveaux modèles commerciaux ayant leur part de responsabilité. Comme suggère Magali Talandier et Valérie Jousseau (2013), la présence d'équipements de centralité des quotidiens est un facteur de la capacité des territoires à attirer de nouvelles populations et à faire circuler la richesse. Les équipements, commerces et services ordinaires, nœuds de nos mobilités quotidiennes, participeraient donc au développement territorial durable, conjuguant économie productive, économie résidentielle et économie présentielle, duquel les campagnes

ne sont pas exclues. Les mobilités travail-domicile représentent finalement un faible pourcentage de l'ensemble des déplacements. C'est pourquoi, en ces temps où la distance à parcourir s'étire, il s'agit de mettre en place une centralité collective du quotidien (Talandier, Jousseau, 2013), point d'ancrage sur le territoire. Dans cet optique, la ruralité doit en faire partie. Quelle réponse peut apporter Angerville pour offrir cette centralité à ses habitants ?

PETITES VILLES DE DEMAIN - LES OUTILS MIS EN PLACE PAR LES POLITIQUES PUBLIQUES

Le programme *Petites villes de demain* engage plusieurs partenaires financiers dont des ministères, l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT), la Banque des Territoires (BT), l'Agence de l'habitat (Anah), le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité, et l'aménagement (Cerema) et l'Ademe.



Nous allons à présent mettre en lien les outils financiers proposés par les différents partenaires du programme avec les besoins d'Angerville. Ainsi, ce panel énumérait les solutions possibles à mettre en place au sein de ce projet urbain et architectural.

1. Le déclin commercial

+ Structuration de foncière de redynamisation (BT)

À Angerville, le foncier et donc le bâti sont souvent non adaptés aux nouvelles formes architecturales et deviennent un frein pour les entreprises qui souhaitent s'installer dans le centre-ville. Les techniques d'adaptation tel que le remembrement ou la transformation demandent une ingénierie spécifique et ont un coût important. Pour participer à la revitalisation commerciale des cœurs de ville, la BT intervient pour faciliter les opérations de restructuration immobilière des commerces et la création de locaux d'activités grâce à la création de structures locales

pouvant intervenir sur l'ensemble de la chaîne de valeur de production immobilière : acquisition des fonciers (bâti ou non) à restructurer, aménagement, remembrement, travaux de transformation, commercialisation à des tiers, mise en exploitation, gestion et cession finale.

Le soutien aux petites villes par la BT passe par trois types de financements :

- Co-financement partiel pour des postes de chefs de projet revitalisation
- Co-financement des ingénieries locales stratégiques et pré-opérationnelles
- Financement d'assistances techniques destinées aux territoires confrontés à des difficultés particulières.

+ Investissement des sociétés proposant des services numériques destinés à soutenir le commerce de proximité

Dans le contexte de la pandémie de la Covid-19, les solutions numériques sont devenues essentielles sur l'ensemble du territoire. Les communes, entreprises, commerces et services non équipés numériquement ont connu des situations difficiles. La BT propose le développement d'une solution innovante contribuant à la digitalisation des commerces de proximité et à la dynamisation des centres-villes et à accélérer son déploiement sur le territoire. Les moyens mis à disposition des communes sont des prêts participatifs ou des investissements directs, en fonds propres et quasi-fonds propres dans des sociétés proposant des services numériques utiles aux petits commerces et/ou aux collectivités. Le cofinancement des études préalables nécessaires au montage du dossier d'investissement est également possible.

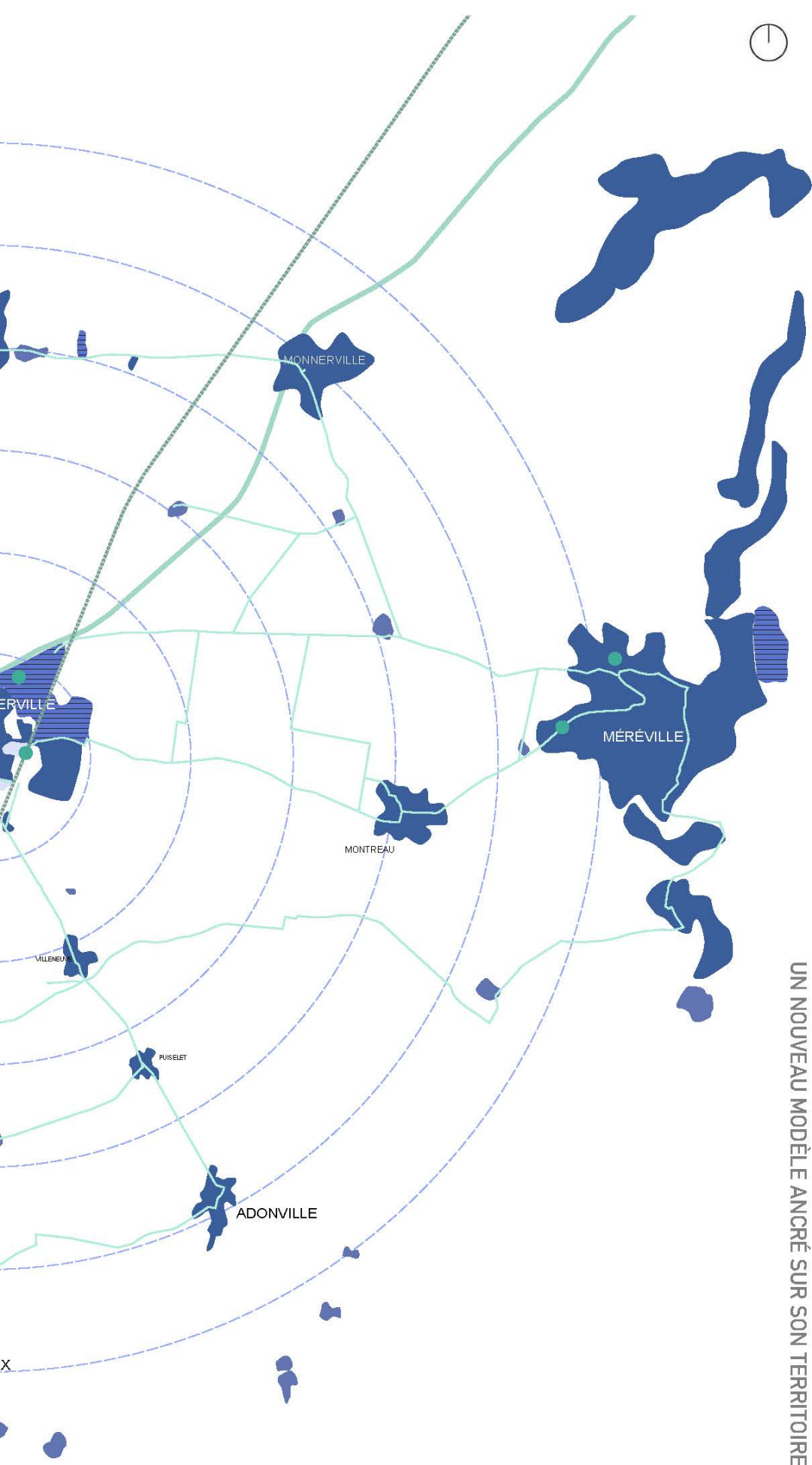
2. Mobilité

+ Investissement dans les systèmes de mobilités durables (BT)

L'accessibilité du centre-ville s'avère être un enjeu important pour contribuer à son dynamisme. Le centre-ville d'Angerville est confronté à ces enjeux avec notamment l'omniprésence de la voiture et les difficultés de déplacement pour les piétons et les vélos. La ville est un pôle commercial important pour les communes voisines ne bénéficiant pas de commerces ou de supermarché à proximité. Pour cette raison, les commerces d'Angerville accueillent une population vaste sur le territoire du Sud Essonne. Les mobilités liées aux pratiques commerciales deviennent déterminantes pour le cadre de vie du centre-ville et de sa relation avec sa périphérie où se situent les grandes surfaces commerciales.

La BT propose de renforcer l'information aux usagers des transports en commun en encourageant la multimodalité, notamment par le recours à des véhicules partagés en complément des transports en commun. Les investissements doivent concerner le déploiement local de services innovants de mobilité, le calcul d'itinéraires intermodaux ou encore la fourniture d'applications mobiles pour l'utilisateur.

La BT propose des investissements en fonds propres et quasi fonds propres dans les sociétés de projet, une structure locale (SAS, SCIC, SEM) ou les SEM de gestion de parking.



+ *Développer le recours au vélo et aux transports en commun*

La pratique du vélo peine à se développer dans de nombreux territoires ruraux ou périphériques faute d'un réseau suffisamment maillé et continu, ce qui renforce la fracture territoriale en matière d'accès aux alternatives à la voiture. Les hameaux d'Angerville se retrouvent isolés par les distances à parcourir pour se rendre dans le centre-ville.

À l'échelle du grand territoire, le renforcement des transports collectifs est nécessaire notamment pour les déplacements domicile-travail. Le Ministère de la Transition Ecologique (MTE) incite l'amélioration des lignes actuelles, la création de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre et la poursuite de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux seront ainsi encouragés. Pour atteindre ces objectifs, le MTE propose le financement d'études préalables et les travaux d'aménagements complétés par le programme européen REACT EU ainsi que des fonds de la dotation de soutien à l'investissement local.

3. Habitat

+ *Financer des opérations de recyclage des friches urbaines et industrielles et plus généralement de foncier déjà artificialisé*

Angerville possède plusieurs hangars agricoles non utilisés dans la ville, témoins du passé agraire de la ville. L'ancienne coopérative agricole près de la gare est elle aussi abandonnée. Initialement installés en marge de la ville, ces sites se sont retrouvés encerclés par les habitations suite à l'étalement urbain. L'accessibilité devenue compliquée et les activités agricoles ayant connu des mutations importantes, ces équipements se retrouvent aujourd'hui en friches. Leurs emplacements sont stratégiques dans la ville et dans l'objectif de maîtrise de l'étalement urbaine, de revitalisation urbaine et de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et de protection des sols contre leur artificialisation.

L'Ademe propose de financer, sous forme de subventions, des projets de recyclage foncier de friches dans le cadre de projets d'aménagement urbain ou le recyclage de foncier urbanisé. L'instruction technique sera assurée par les préfets avec l'appui des services déconcentrés, des établissements publics d'aménagement et des établissements publics fonciers ainsi que des agences d'urbanisme présents sur le territoire.

+ *Accompagner la rénovation énergétique du parc privé et lutter contre l'habitat indigne et dégradé*

L'habitat du centre-ville d'Angerville est ancien et peu performant énergétiquement. Pour inciter à la rénovation, l'Anah propose de développer des études préparatoires afin de rassembler les partenaires autour du projet. Elles pourront ainsi permettre d'élaborer une stratégie d'intervention afin de convaincre les propriétaires à s'engager. À l'issue de la phase d'études préparatoires, une stratégie d'intervention s'est développée avec l'ensemble des partenaires. Pour mettre en œuvre cette stratégie, les communes disposent d'un outil contractuel d'amélioration de l'habitat privé, l'opération programmée. Elle permet de déterminer les objectifs, les moyens de les atteindre et les contributions attendues.

L'Anah propose deux outils d'intervention pour répondre à ces enjeux : le Programme d'intérêt général (PIG) de rénovation énergétique et l'Opération programmée d'amélioration de

l'habitat (OPAH) avec un volet rénovation énergétique. L'Anah participe de deux manières au financement de l'opération dont la collectivité est le maître d'ouvrage. Elle verse directement des aides aux travaux aux propriétaires privés. Et elle participe au financement du suivi et de l'animation de l'opération. Les prestations financées par l'Anah en phase opérationnelle sont destinées à la mise en œuvre des opérations programmées sur le terrain. Ces prestations sont réalisées pour le compte de la collectivité maître d'ouvrage, par un opérateur externe. Ses missions sont les suivantes :

- Assistance administrative, financière et technique au maître d'ouvrage pour toute action envisagée dans le cadre du programme
- Sensibilisation, information du public, assistance pour le montage d'opérations complexes
- Accompagnement social, technique, financier des propriétaires qui souhaitent réaliser des travaux. Ainsi, les propriétaires bénéficient d'un accompagnement gratuit co-financé par l'Anah et la collectivité territoriale.



1950 - 1965



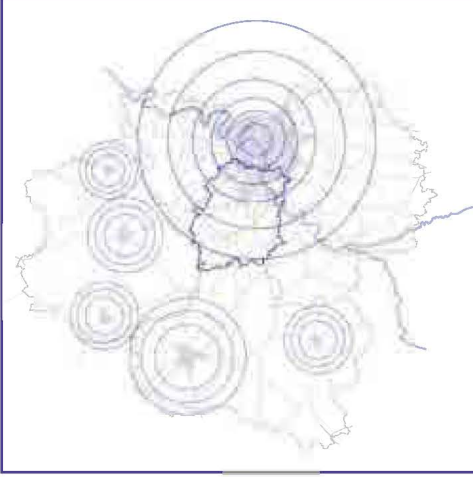
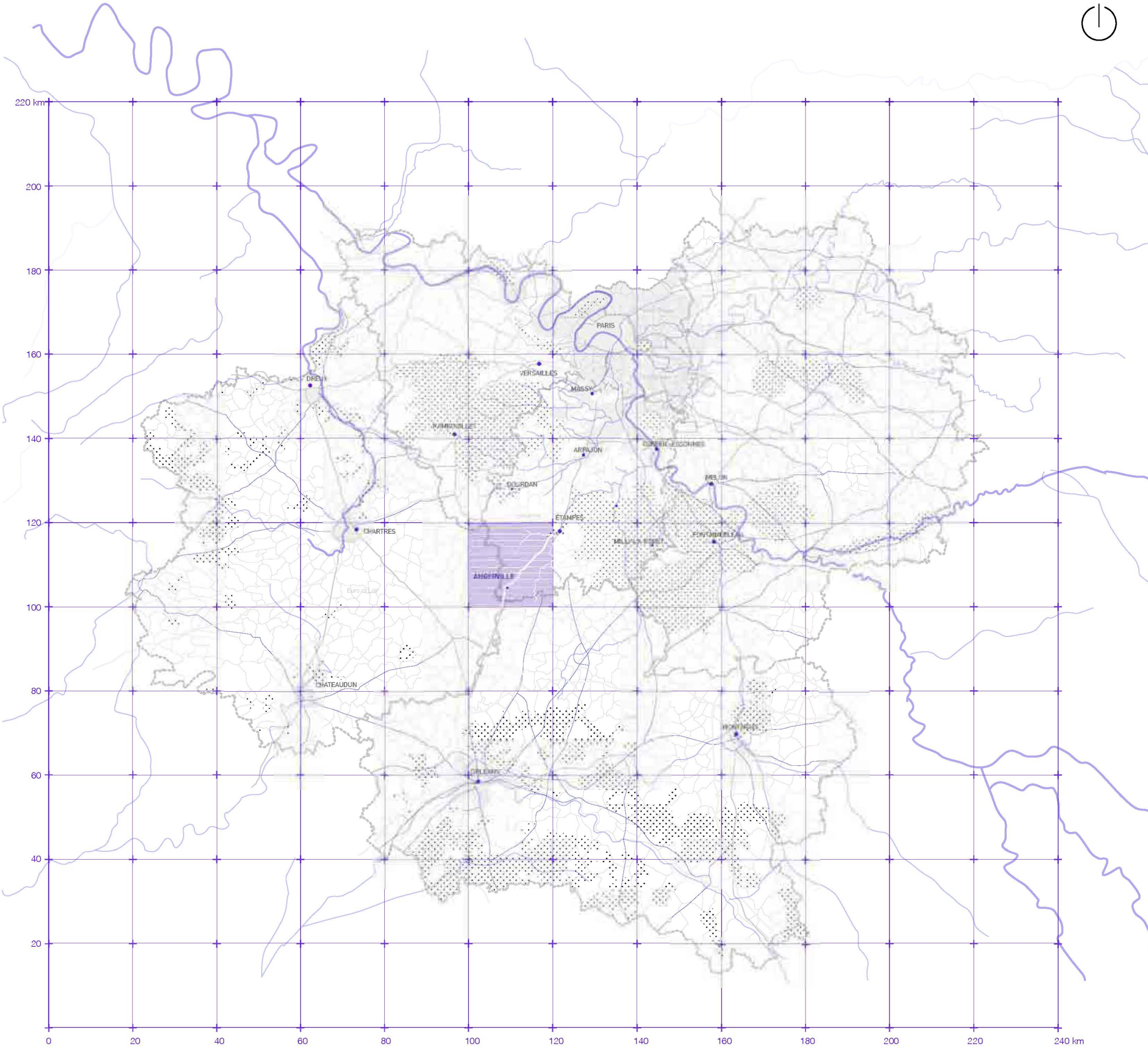
400 m



2021

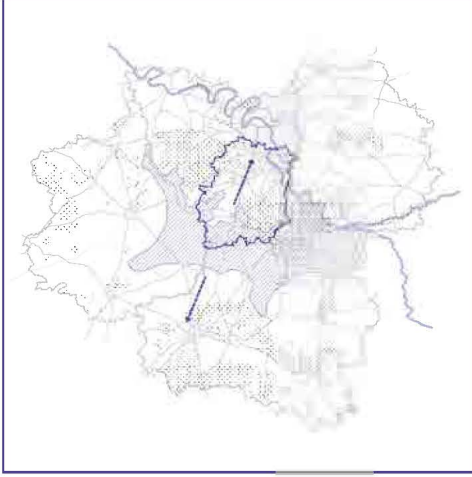


400 m



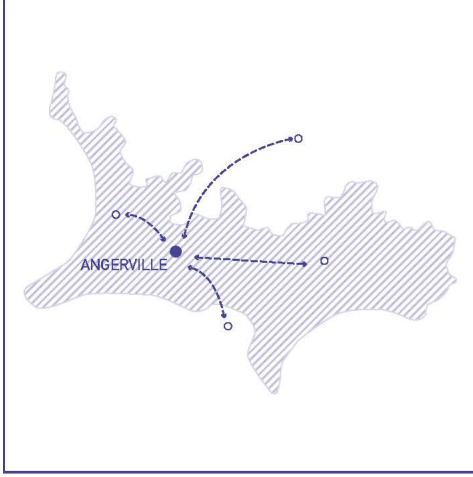
UN TERRITOIRE SOUS L'INFLUENCE PARISIENNE

Le département de l'Essonne se retrouve sous l'influence de plusieurs pôles urbains mais subit principalement la pression de la croissance urbaine parisienne.



UN TERRITOIRE ENTRE URBANITÉ ET RURALITÉ

Le sud de l'Essonne est un *entre-deux* entre le nord du département très urbanisé et les départements plus au sud marqués par la ruralité.



DES POTENTIALITÉS LOCALES

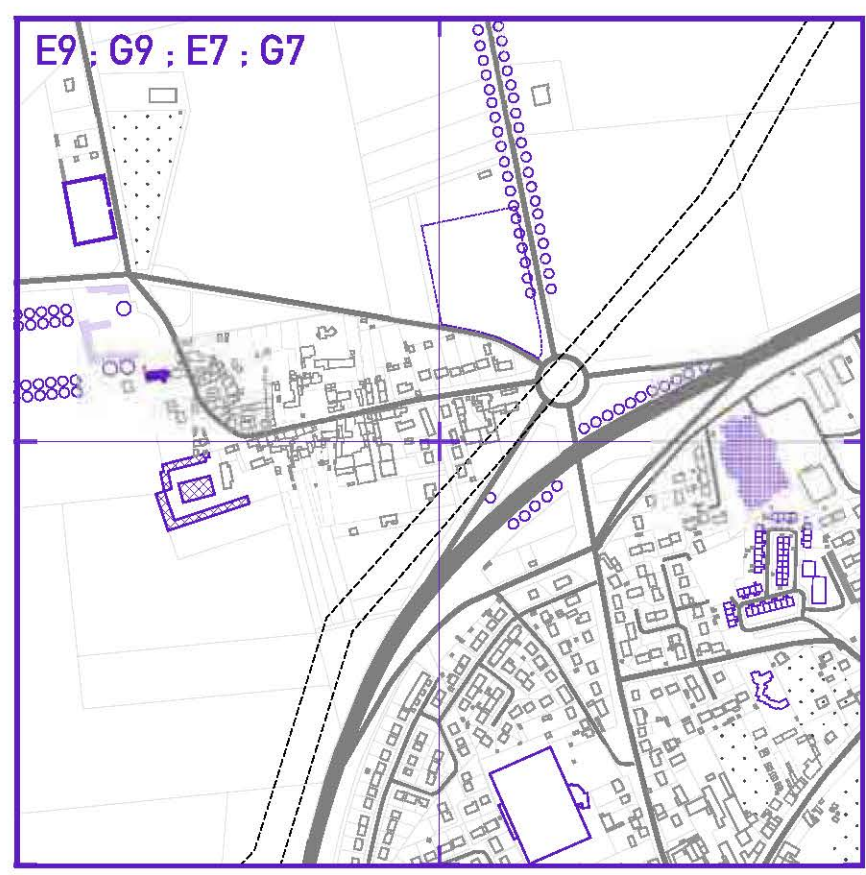
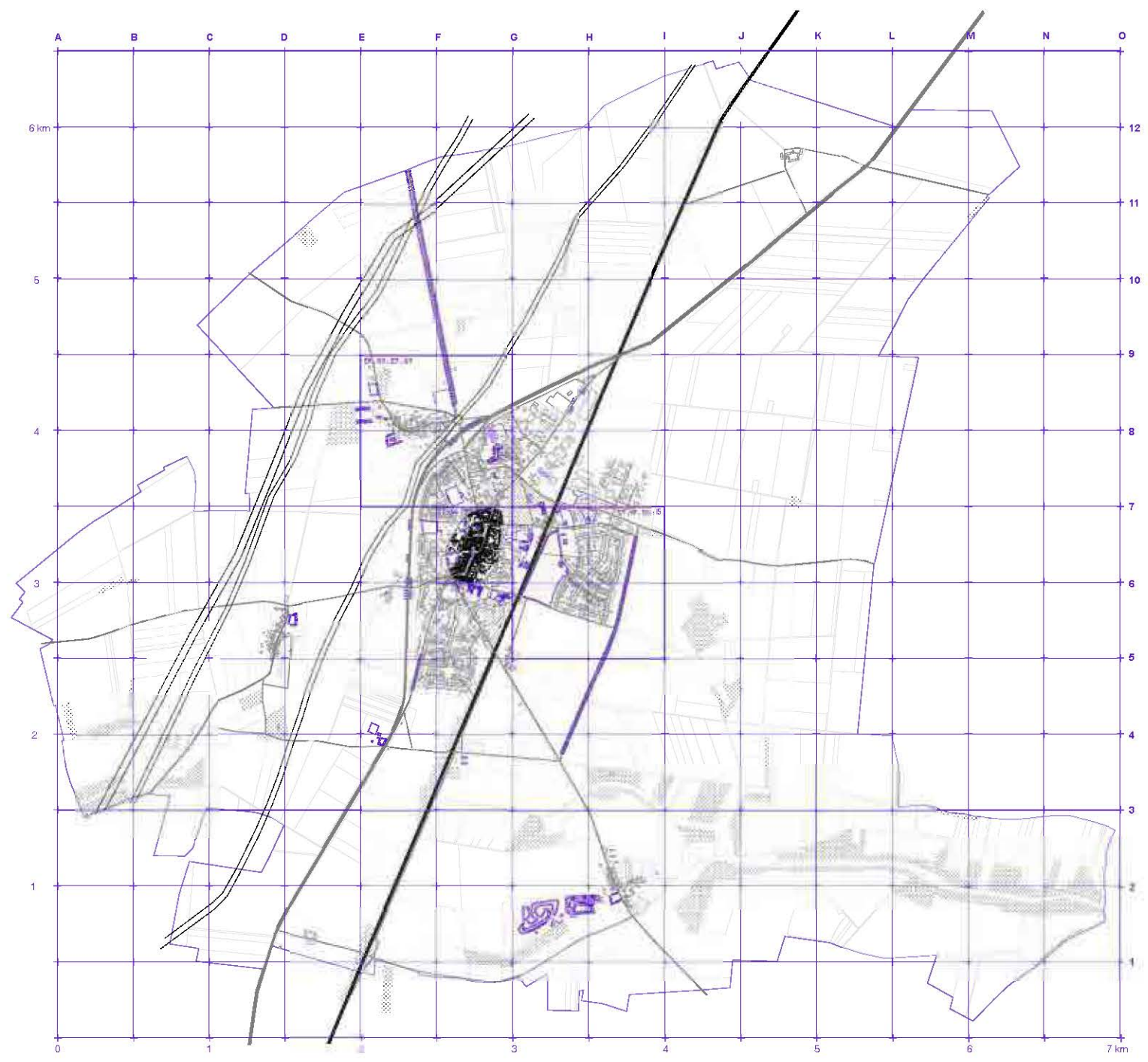
Ce nouveau territoire met en lumière des potentialités locales majeures à exploiter.

- SEINE
- COURS D'EAU
- FORET
- TACHE URBAINE
- POLE URBAIN
- AUTOROUTE
- NATIONALE
- DEPARTEMENTALE
- LIMITE DEPARTEMENTALE
- LIMITE COMMUNALE

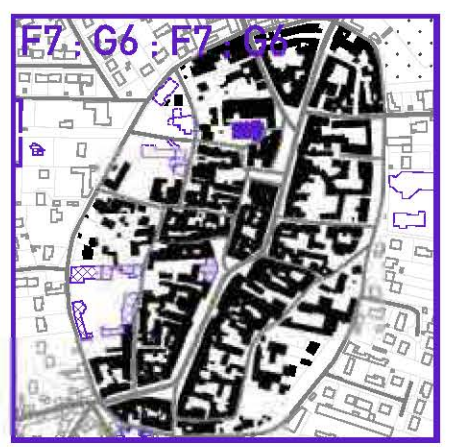
LE TERRITOIRE SUD ESSONNE



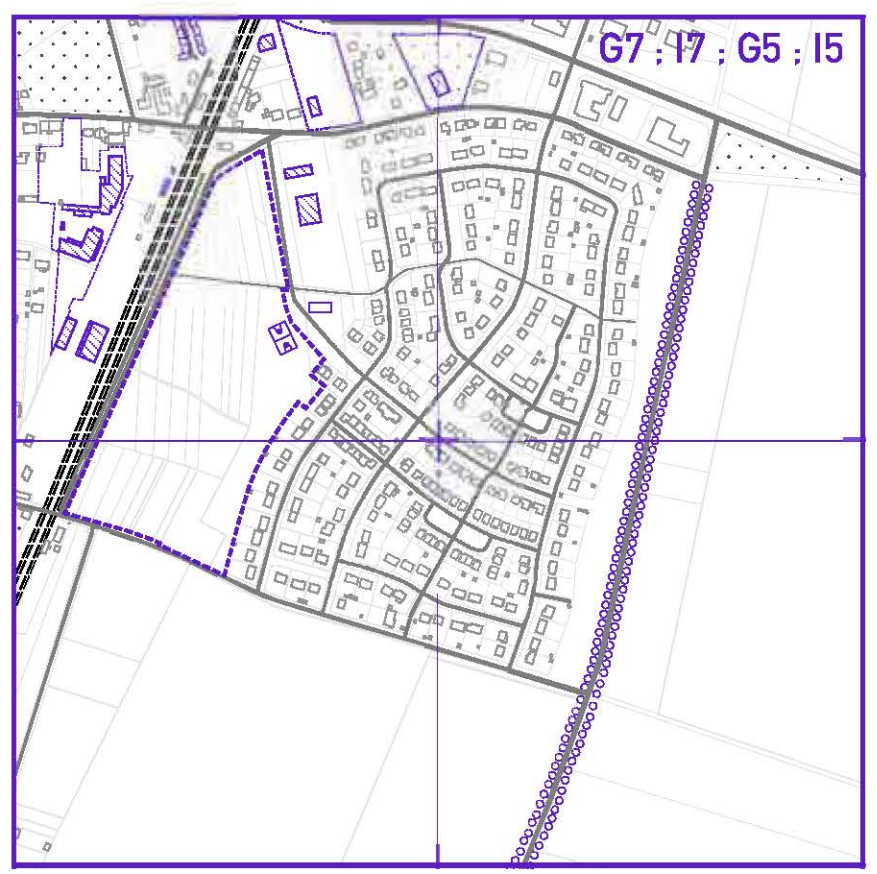
-  Centre historique
-  Hangar agricole
-  Equipement sportif
-  Equipement scolaire
-  Equipement social
-  Equipement culturel
-  Cimetière
-  Supermarché
-  Eglise
-  Corps de ferme remarquable
-  Château de Dommerville
-  Infrastructure communale
-  Espace planté
-  N20
-  Ligne ferroviaire
-  Route départementale
-  Route communale
-  LHT
-  LTHT
-  Rangée d'arbres



FRACTURE VILLE/CAMPAGNE
 Le tissu urbain se retrouve éloigné des territoires ruraux et hameaux alentours par les infrastructures de transports. **Comment réconcilier urbanité et ruralité ?**

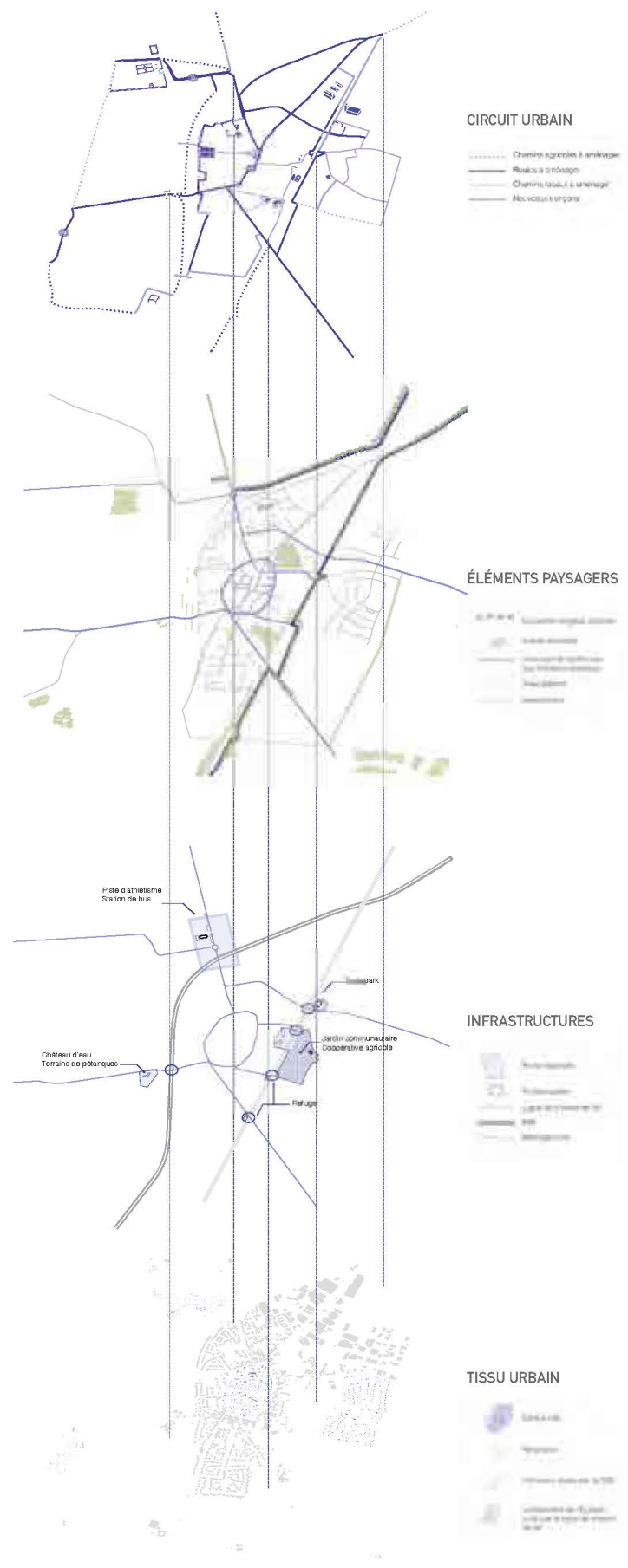


DÉCLIN DU CENTRE-VILLE le tissu ancien du centre-ville connaît un taux de vacance important. L'usage massif de la voiture a transformé l'espace public en parking. **Comment reconquérir le coeur de la ville ?**



ÉTALEMENT URBAIN / DÉVELOPPEMENT DE LA PÉRIPHÉRIE Le désir de grandir a amené la ville à construire des nouveaux lotissements en périphérie, engendrant un étalement urbain important. **Comment atténuer la fracture centre/périphérie et affirmer la nouvelle centralité de la gare ?**

LES DÉRIVES DE LA CROISSANCE URBAINE



Ce PFE propose de développer une stratégie globale à l'échelle de la ville. Cette vision systémique à plusieurs échelles permettra de proposer une nouvelle croissance pour Angerville.

Le premier thème concerne les enjeux liés à la mobilité, afin de promouvoir la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle couplée à la favorisation des mobilités douces.

L'ancrage sur le territoire est un point important avec l'amélioration de la relation ville-campagne et le développement de circuits courts.

À l'échelle plus large, le renforcement du lien avec le grand territoire et l'inclusion de la N20 dans l'organisation de la ville sont nécessaires pour appuyer le rôle de pôle de centralité de la ville.

Les thèmes quatre et cinq concernent des aspects plus sociaux avec l'objectif de continuer à attirer et accueillir de nouvelles populations mais de manière maîtrisée. La diminution des fractures sociales et l'intégration

des jeunes sont des également enjeux majeurs.

La répartition de ces cinq thèmes dans la ville met en exergue les différents lieux d'intervention du projet, pouvant être regroupés en trois zones d'interventions.

Tout d'abord, il s'agirait de revitaliser le centre-ville et d'asseoir sa position centrale dans la commune afin de favoriser une meilleure cohésion avec les quartiers périphériques.

Enfin, l'aménagement des portes de la ville permettrait de renforcer et de caractériser la relation ville-campagne mais aussi celle avec le grand territoire ; l'échangeur, porte régionale de la ville dispose d'une position géographique stratégique pour jouer ce rôle.

Pour finir, l'affirmation du quartier de la gare comme un lieu stratégique réconcilierait la fracture entre la ville originelle et son extension, engendrée par la ligne de chemin de fer.

OBJECTIFS

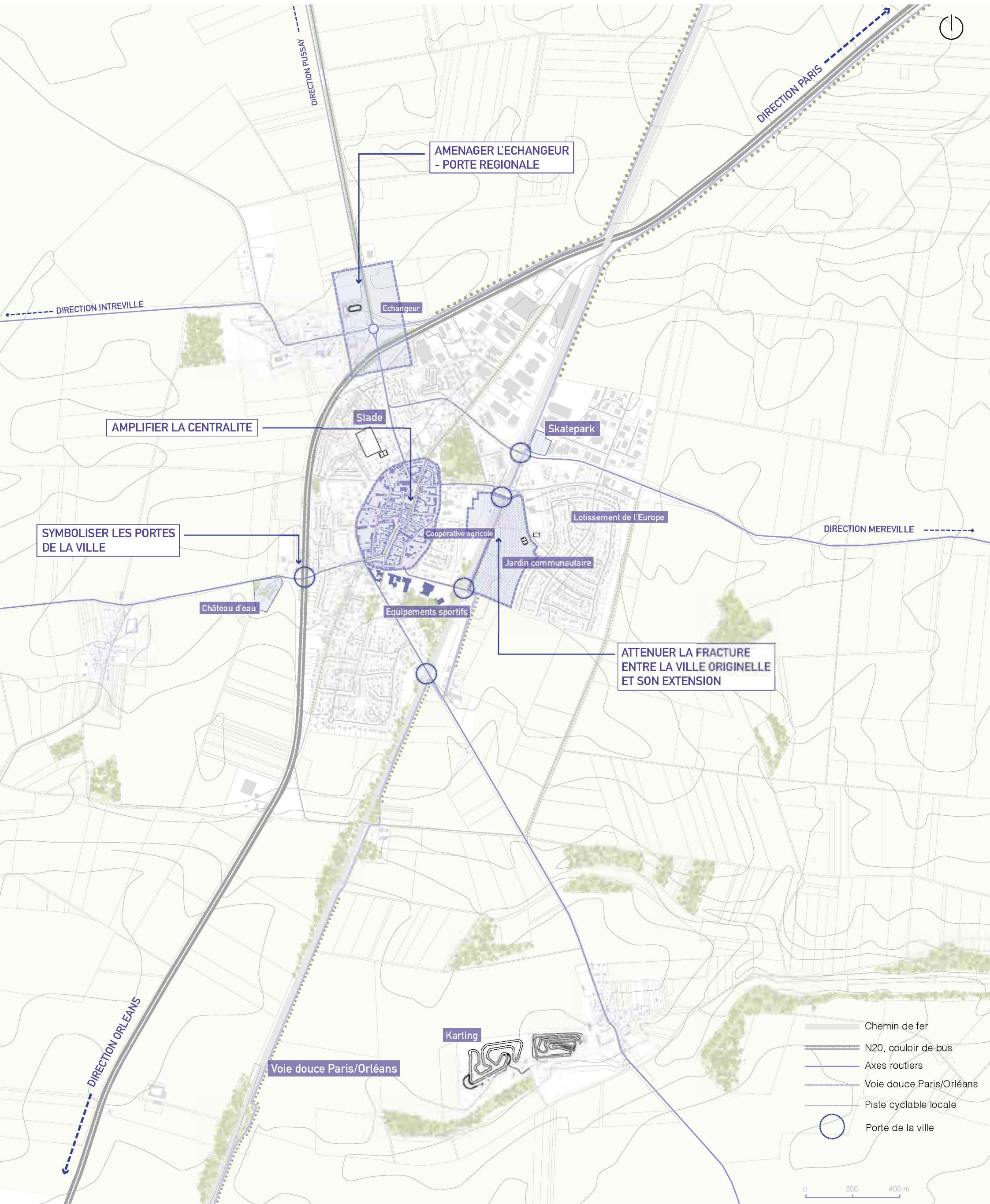
1  DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DOUCES

2  RENFORCER LA RELATION VILLE-CAMPAGNE

3  S'ANCRER SUR LE GRAND TERRITOIRE

4  ACCUEILLIR DE NOUVEAUX HABITANTS

5  AMÉLIORER LA COHÉSION SOCIALE



STRATÉGIE GLOBALE



AMPLIFIER LA CENTRALITÉ



ATTÉNUER LA FRACTURE
ENTRE LA VILLE ORIGINELLE
ET SON EXTENSION



AMÉNAGER L'ÉCHANGEUR







SYMBOLISER LES PORTES DE LA VILLE

La croissance de la ville doit pouvoir se construire sur un centre vivant et robuste afin de consolider l'armature globale de la ville, il est en quelque sorte un pilier. Valoriser et amplifier la place du centre-ville permettrait d'assurer une meilleure cohésion urbaine entre centre et périphérie. Les enjeux du centre-ville sont à la fois d'améliorer le cadre de vie des habitants par des interventions dans l'espace public mais aussi de faire revenir des habitants pour diminuer la vacance et revaloriser le patrimoine ancien.






Pour cela, la piétonisation du centre ancien pourrait replacer l'habitant au cœur de la cité. Les parkings relais déplacés en périphérie pourront accueillir les voitures des habitants du centre-ville mais aussi celles des habitants des communes voisines.

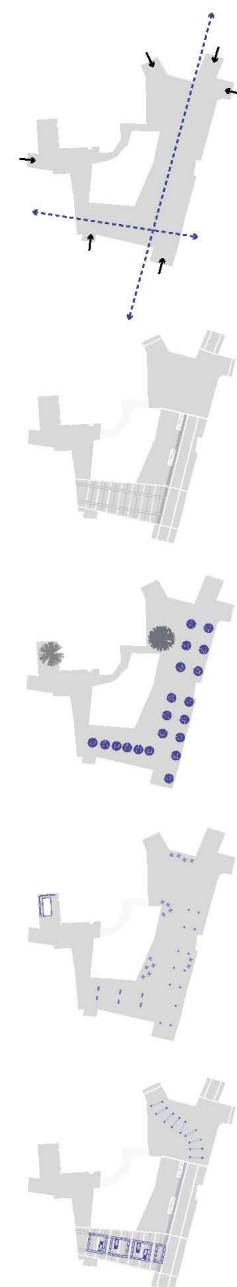
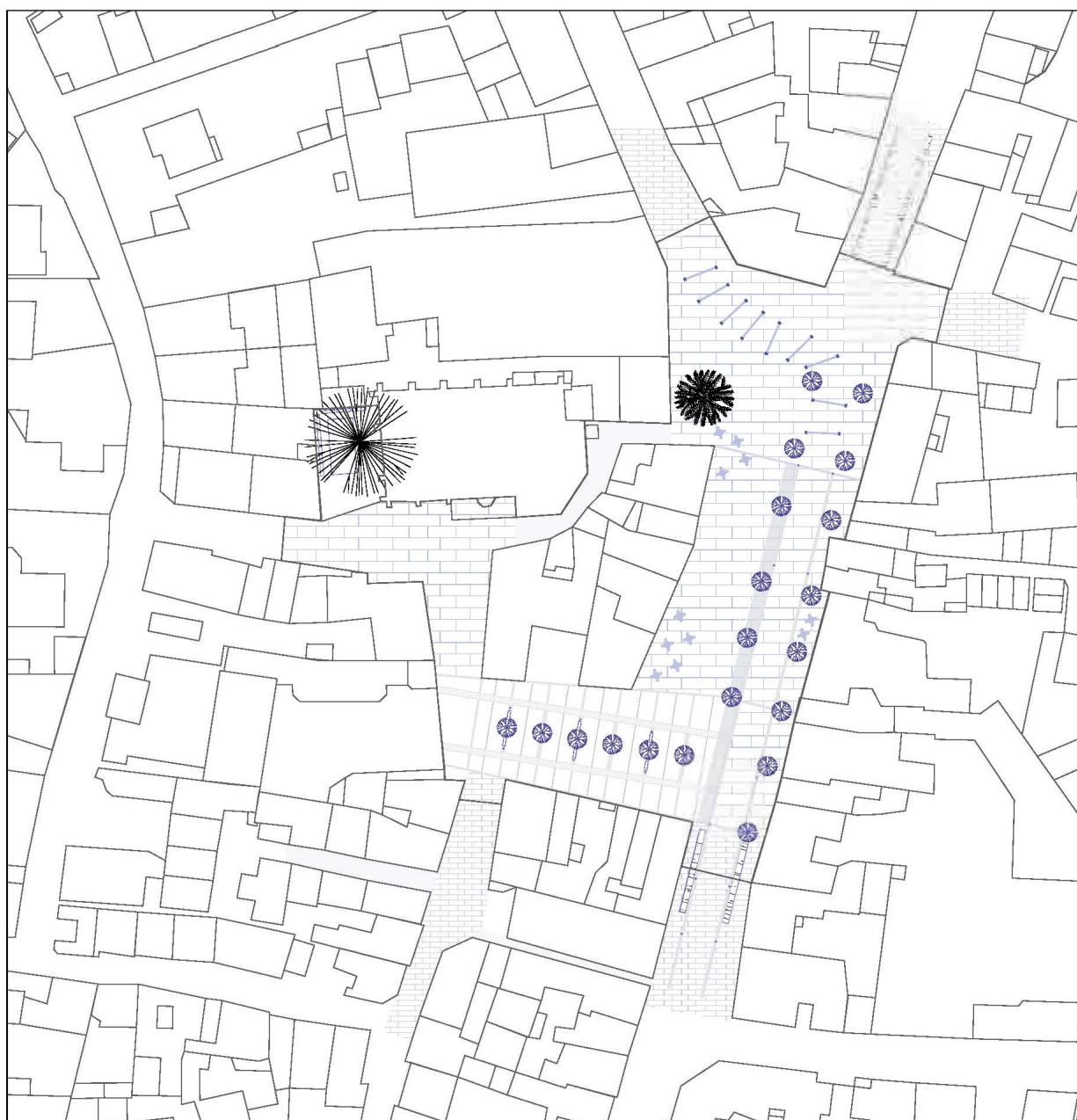
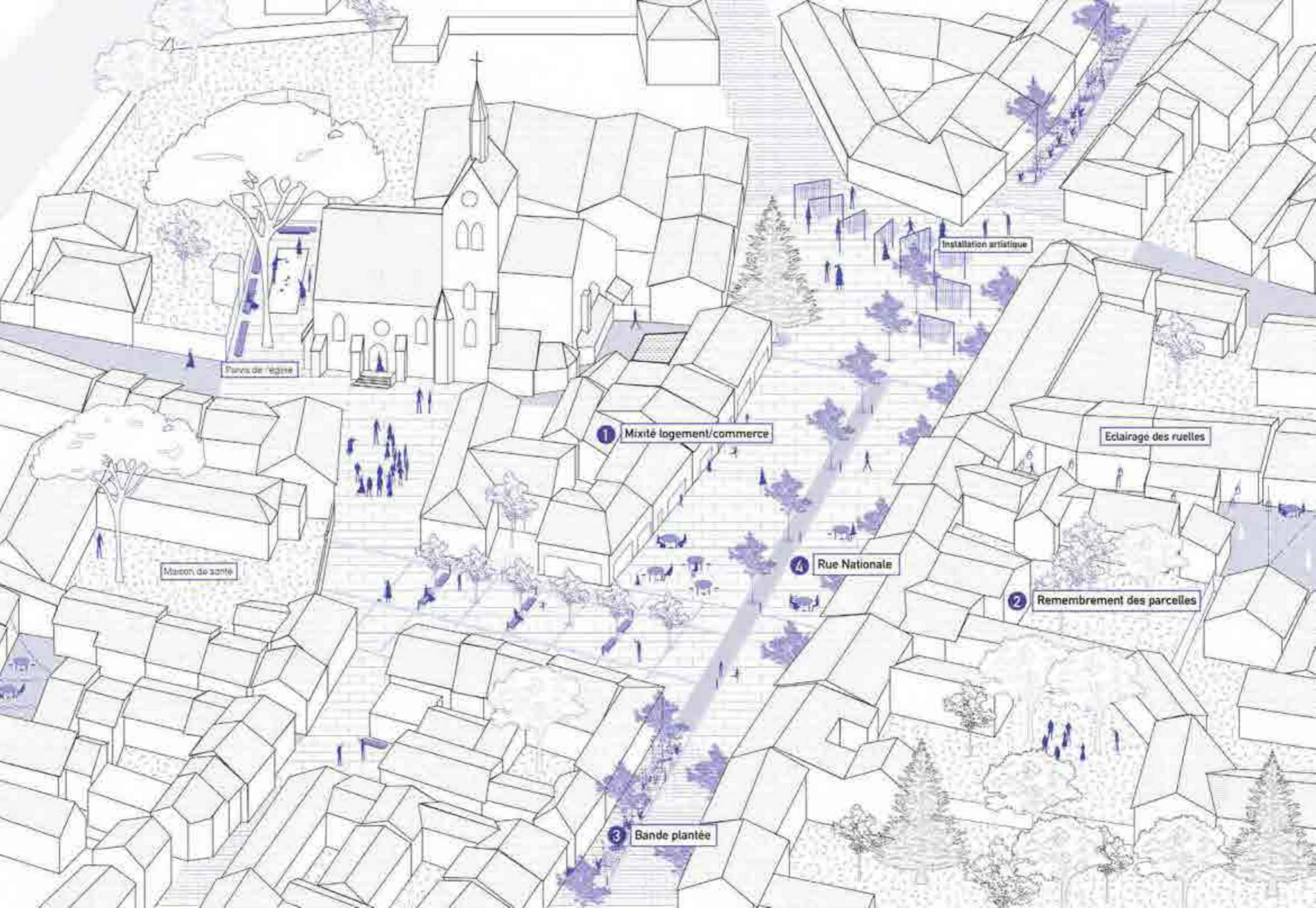
Une navette pourrait aussi être déployée pour relier la périphérie au centre-ville. L'espace public, libéré de la voiture, redeviendrait le lieu de la rencontre.

La hiérarchisation de l'espace par un revêtement au sol permettrait de le valoriser et d'accueillir différents usages (place de la mairie et place de l'hôtel de ville). Mais aussi d'affirmer cette artère centrale où viennent se greffer les ruelles et passages étroits. Sur la place du marché, la trame régulière du calepinage permet d'organiser les usages en accueillant le marché une fois par semaine mais aussi des usages plus informels tels que les terrasses de café ou encore des installations artistiques. Les rangées d'arbres structurent le tracé de la rue nationale, l'artère principale.

- OBJECTIFS**
-  1
 -  2
 -  4
 -  5



- 1. DYNAMISER LE CENTRE VILLE**
- + Piétonner le centre-ville
 -  Parking relais
 -  Location vélos
 -  Arrêt navette (circuit passant par l'échangeur et la gare)
 - + Adapter l'espace public pour le piéton
 -  Caractériser les rues principales avec un revêtement au sol
 -  Rangées d'arbres pour affirmer les axes Nord/Sud
 -  Aménager les nouvelles places (espace de rencontres, terrasses des cafés et restaurants, marchés, événements, etc)
 - + Inciter l'installation de nouveaux commerces de proximité
 -  Contrat de bail afin de conserver ou prioriser l'implantation de commerces de proximité
 -  Local municipal pour une boutique éphémère afin de faire venir de nouveaux commerçants
- 2. LUTTER CONTRE LA VACANCE**
-  Tissu ancien à réhabiliter afin d'offrir des logements adaptés et abordables
 -  Jardin privatif à conserver et/ou agrandir par la mise en commun des parcelles
 -  Cours privées à végétaliser
 -  Bande plantée - espace tampon entre les habitations et la rue
- 3. RENFORCER LE RÔLE DE CENTRALITÉ**
- + Améliorer les liaisons centre/périphérie
 -  Aménager les ruelles et passages transversaux
 -  Perspective vers les places
 -  Entrées dans le cœur ancien
 - + Différencier le tissu ancien des nouveaux quartiers
 -  Contours de l'ancien mur d'enceinte
 -  Conserver les parties de l'ancien mur d'enceinte
 -  Constructions sur les traces de l'ancien mur d'enceinte
 -  Noues à créer sur les traces de l'ancien mur d'enceinte
 -  Rangées d'arbres



AXES STRUCTURANTS

La place du marché s'articule autour de deux axes nord-sud et est-ouest qui lui confèrent une importance particulière.

CALEPINAGE

Le calepinage de la place offre la possibilité d'accueillir des usages variés à différents moments de la journée et de l'année.

RANGÉES D'ARBRES

Les rangées d'arbres viennent marquer la rue nationale. Cette hiérarchisation de l'espace permet de guider visuellement le visiteur.

MOBILIER

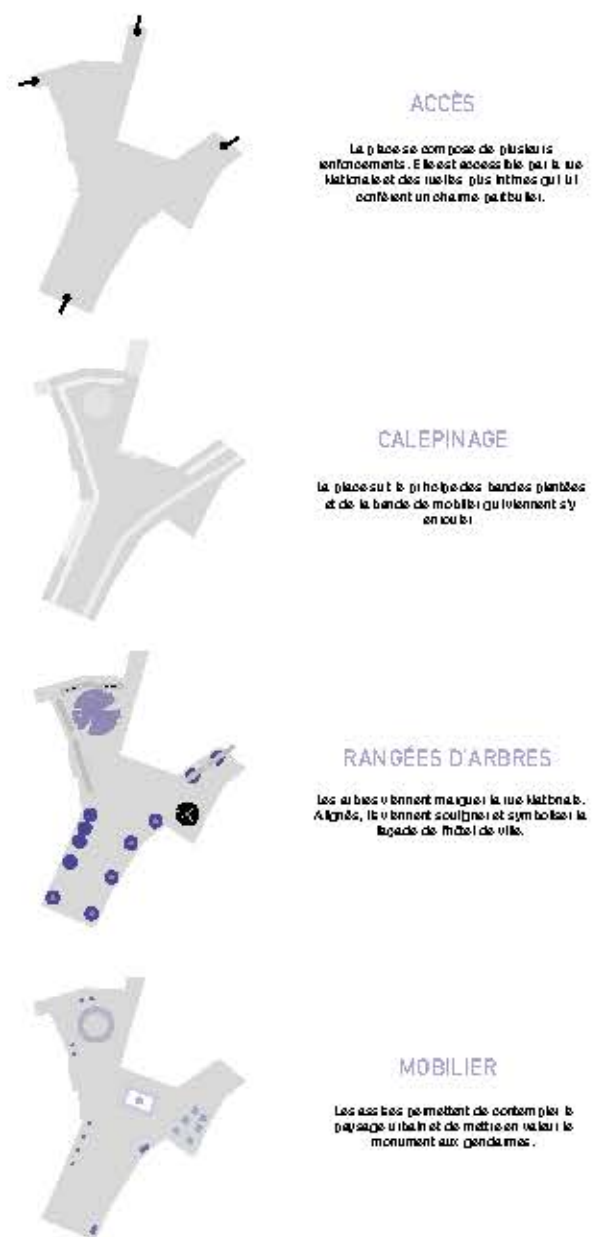
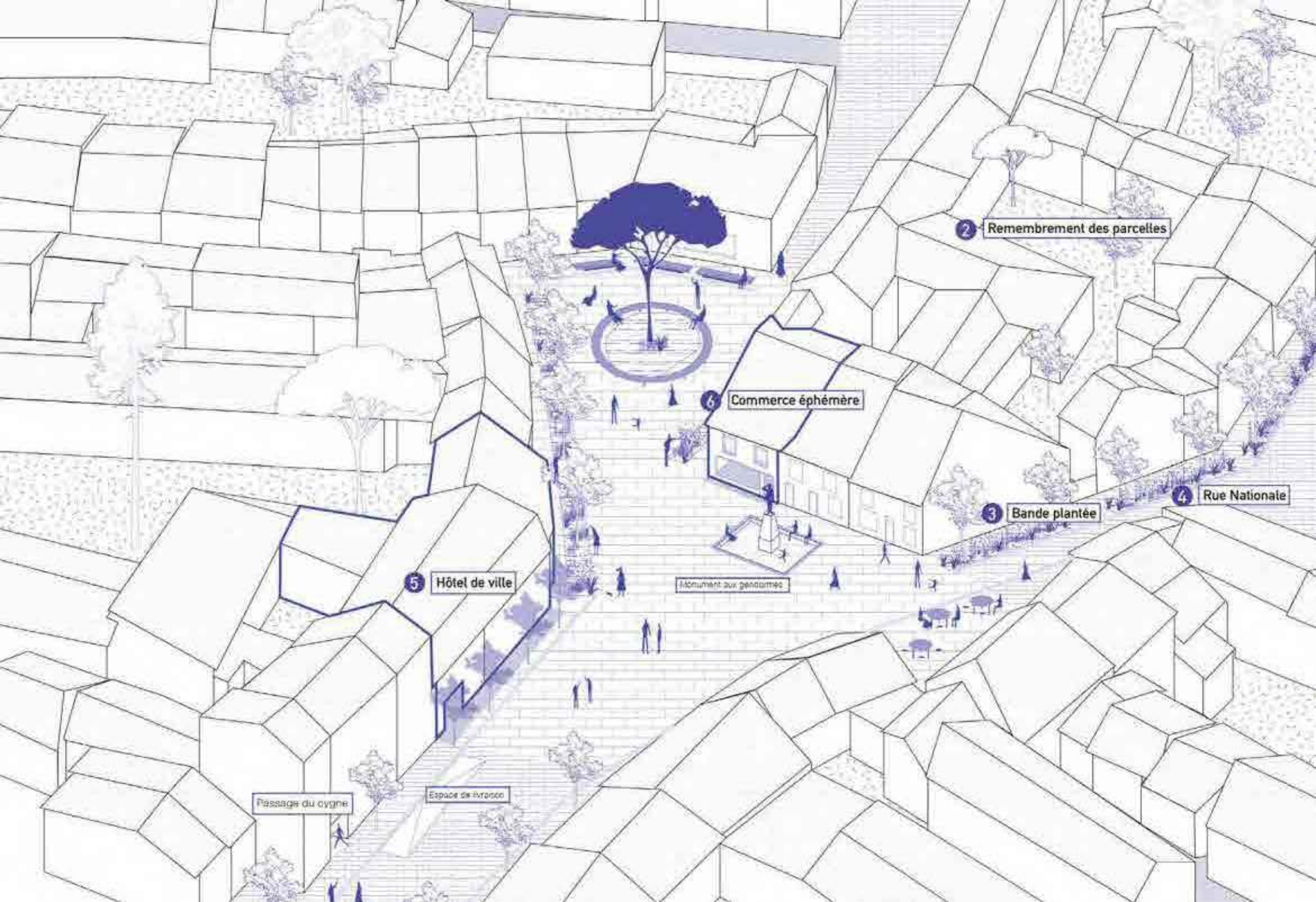
Le mobilier s'organise en bande, s'intégrant au calepinage de la place. Il permet d'uniformiser l'espace public du centre-ville.

USAGES

Le retour de la place publique permettrait aux habitants de se réapproprier l'espace public. Le sol pourrait être le support de nouvelles sociabilités.

La question est de savoir comment réussir à attirer des habitants en cœur de ville ? Les habitants recherchent ce que la grande ville ne leur a pas offert : le calme, un jardin, des surfaces plus grandes, une proximité avec la nature. Le centre-ville mieux relié à sa périphérie pourrait offrir une alternative au modèle du pavillon individuel tout en répondant aux demandes des nouveaux habitants.

LA PLACE DU MARCHÉ

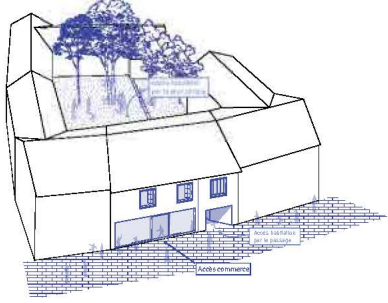


La piétonisation de la place de l'hôtel de ville pourrait totalement changer de visage. Avec différents lieux pour se rencontrer et notamment la mise en valeur du monument aux gendarmes avec l'installation d'une assise en contre-bas pour lui redonner de l'importance. Le monument, mis en valeur, pourrait souligner la présence d'un commerce éphémère en arrière-plan pour inciter le commerce de proximité à se développer.

LA PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE

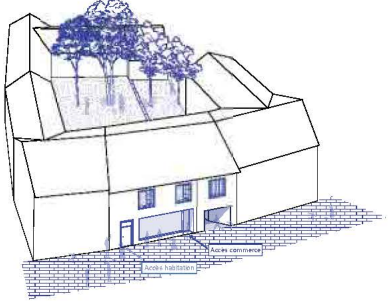
Plusieurs techniques permettent d'agrandir les habitations afin d'offrir des volumes plus spacieux mais aussi d'élargir les cours privés afin de les transformer en jardins partagés.

1 MIXITÉ LOGEMENT/COMMERCE



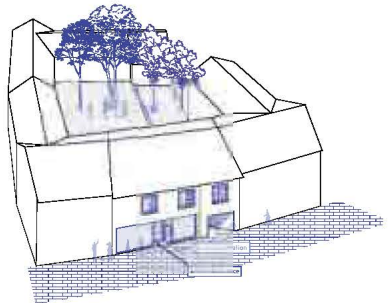
ACCÈS PAR LA COUR ARRIÈRE

Le logement est désormais accessible par la cour arrière et le passage voisin. Cette technique est possible grâce à au remembrement des parcelles en amont.



SÉPARATION DES ENTRÉES

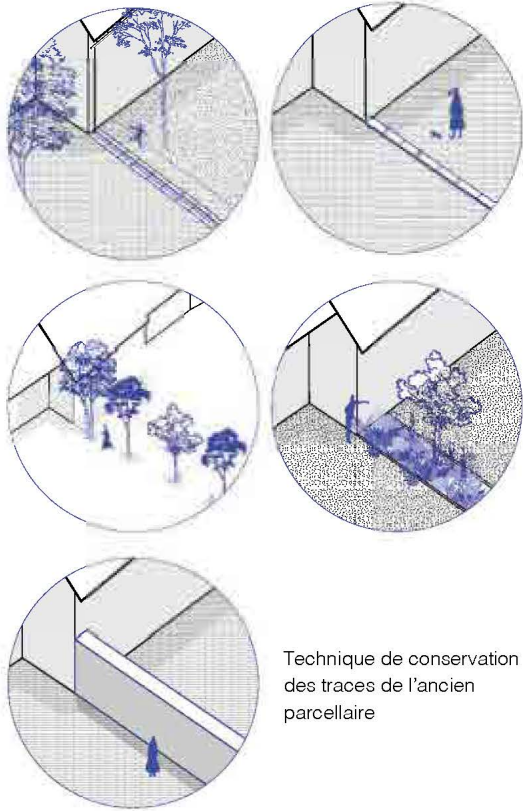
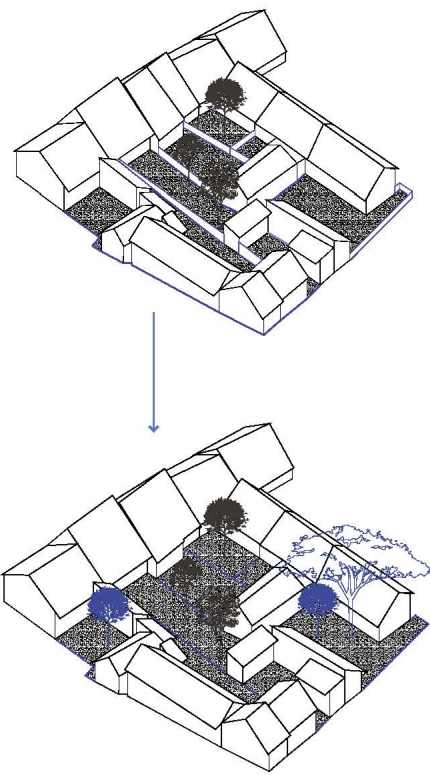
L'accès au logement et au commerce se situent sur la même façade mais sont distincts.



REGROUPEMENT DES ENTRÉES

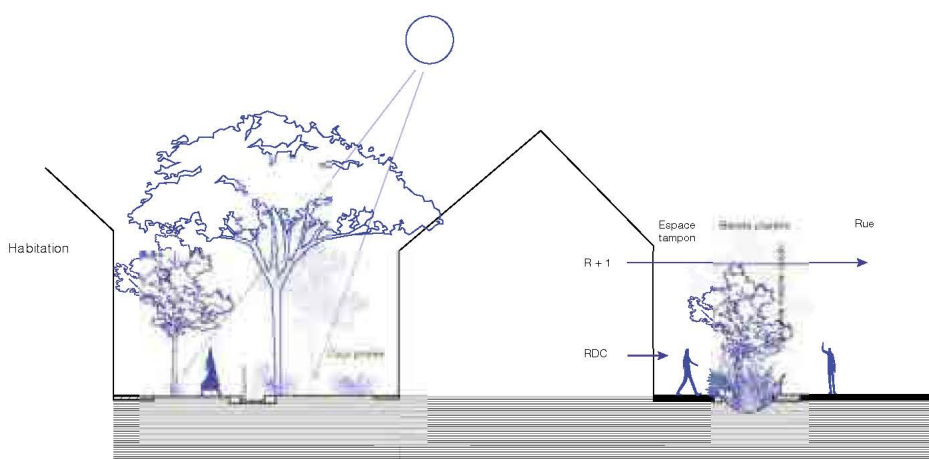
L'accès du logement et du commerce se situent au même endroit sur la façade.

2 REMEMBREMENT DES PARCELLES

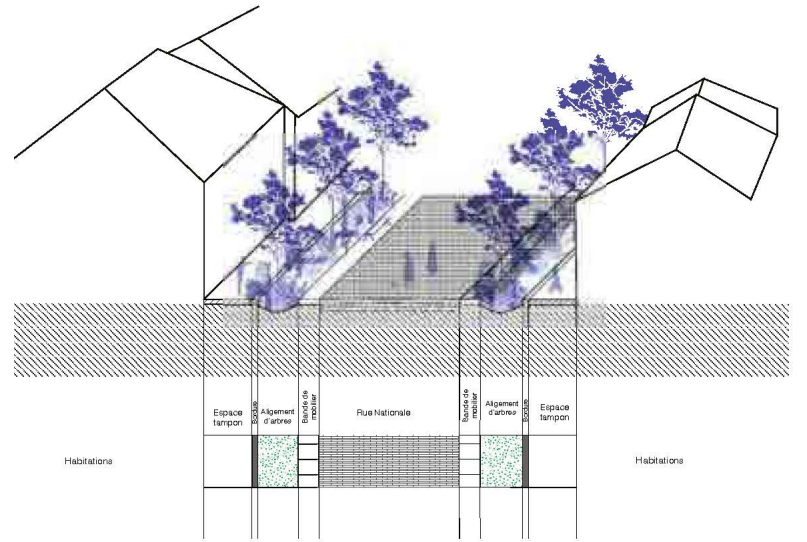


Technique de conservation des traces de l'ancien parcellaire

3 LA BANDE PLANTÉE



4 LA RUE NATIONALE



5 COMMERCE ÉPHÉMÈRE / MONUMENT AUX GENDARMES

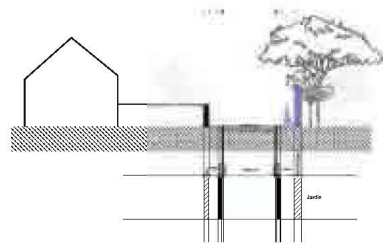


6 LE PARVIS DE L'HÔTEL DE VILLE

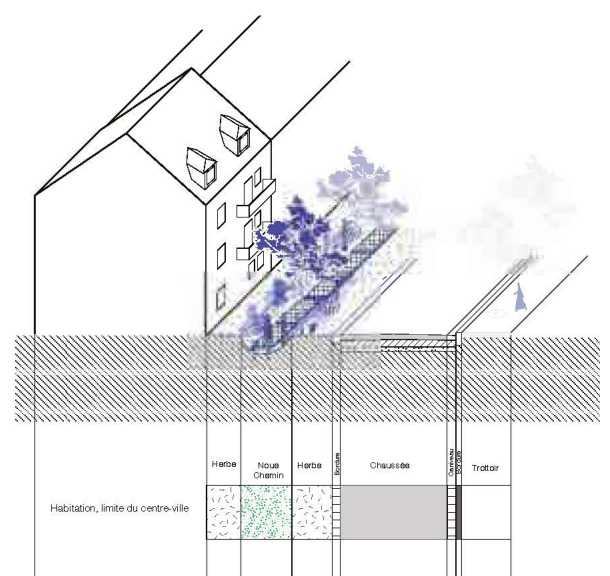


7 DÉMARQUER LE CENTRE-VILLE DU RESTE DE LA VILLE

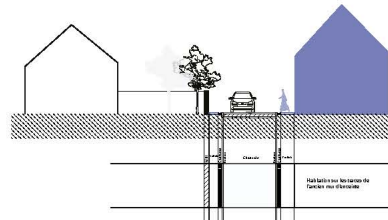
Le mur conservé



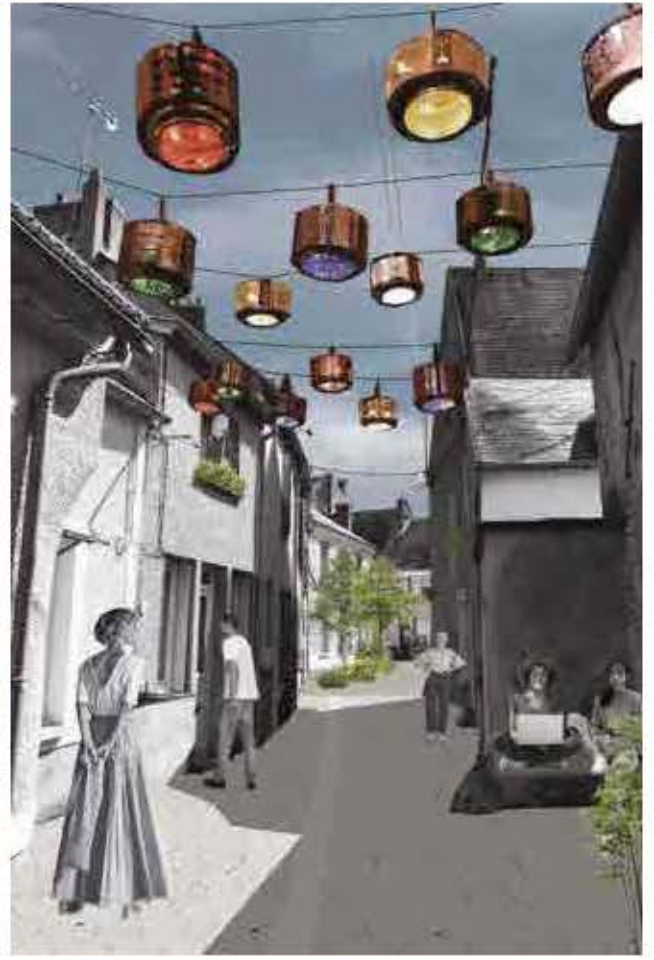
Le mur déambulé



Le mur habité



PRINCIPES D'INTERVENTION



LE PRINCIPE DES PORTES DE LA VILLE

La réelle limite de la ville se forme aujourd'hui par la N20 à l'ouest et la ligne de chemin de fer à l'est. Elle symbolise la fracture entre le tissu urbain et les territoires ruraux. Cette fortification moderne complexifie l'accès à la ville et les portes sont les uniques points de franchissement. Elle est à la fois profitable dans cette idée de contraindre l'étalement horizontal de la ville mais entraîne aussi une fracture territoriale. Pour cette raison, l'aménagement des portes devient alors un élément clé dans la nouvelle armature de la ville afin de renforcer le lien ville et campagne.

Il existe deux sortes de portes : les portes locales et la porte régionale qui n'ont pas les mêmes fonctions.

LA PORTE RÉGIONALE

La porte régionale, située au niveau de l'échangeur doit jouer le rôle de raccorder la ville au grand territoire. On l'emprunte lorsque l'on arrive de Paris ou d'Orléans.

Les échangeurs constituent des lieux particuliers sur les territoires ruraux. Ils sont un seuil entre deux espaces-temps, marquent le début de l'urbain et délimitent l'entrée de la ville. Les échangeurs sont donc un symbole dans le paysage et possèdent des attributs majeurs pour mieux ancrer la ville sur son territoire. Les gilets jaunes se sont d'ailleurs emparés des ronds-points afin d'obtenir une certaine visibilité.

Ils pourraient devenir des lieux stratégiques sur les territoires où l'on s'est rendu compte que l'utilisation de la voiture ne pouvait pas disparaître.

Dans l'optique de métamorphoser l'échangeur d'Angerville, lui attribuer de nouvelles fonctions pourrait contraindre cette image d'infrastructure routière.

L'idée serait de dépasser sa fonction initiale pour tirer profit de sa position géographique stratégique tout en affirmant son importance par rapport aux portes locales.

+ *La mobilité fait le lien entre la ville et le grand territoire* : afin de diminuer l'utilisation de la voiture individuelle à Angerville, le parking relais soutient la piétonisation du centre-ville couplé avec le déploiement d'une navette et la location de vélos individuels pour s'y rendre.

+ *Le sport est une pratique de l'espace qui peut renouer ville et campagne*. L'implantation d'une piste d'athlétisme mais aussi le passage de plusieurs pistes cyclables (initialement des chemins agricoles) pourrait amplifier la conscience des lieux par la pratique du corps en mouvement.

+ Les alignements d'arbres dans le prolongement de l'allée du château et l'alignement du bâtiment qui regroupe les différents usages avec la route veulent intégrer l'échangeur au paysage.

+ Le bâtiment accueillerait la station de bus de la future ligne Paris/Orléans, la navette locale pour se rendre dans le centre-ville, des locations de vélos et un lieu de vente de produits locaux. De cette manière, la porte régionale pourrait retrouver sa grandeur par sa visibilité et ses usages.

LA PORTE LOCALE

La porte locale a pour vocation de raccorder l'urbain et le rural :

+ Sa symbolisation permettrait de mieux la repérer et donc de mieux s'ancrer sur le territoire ;

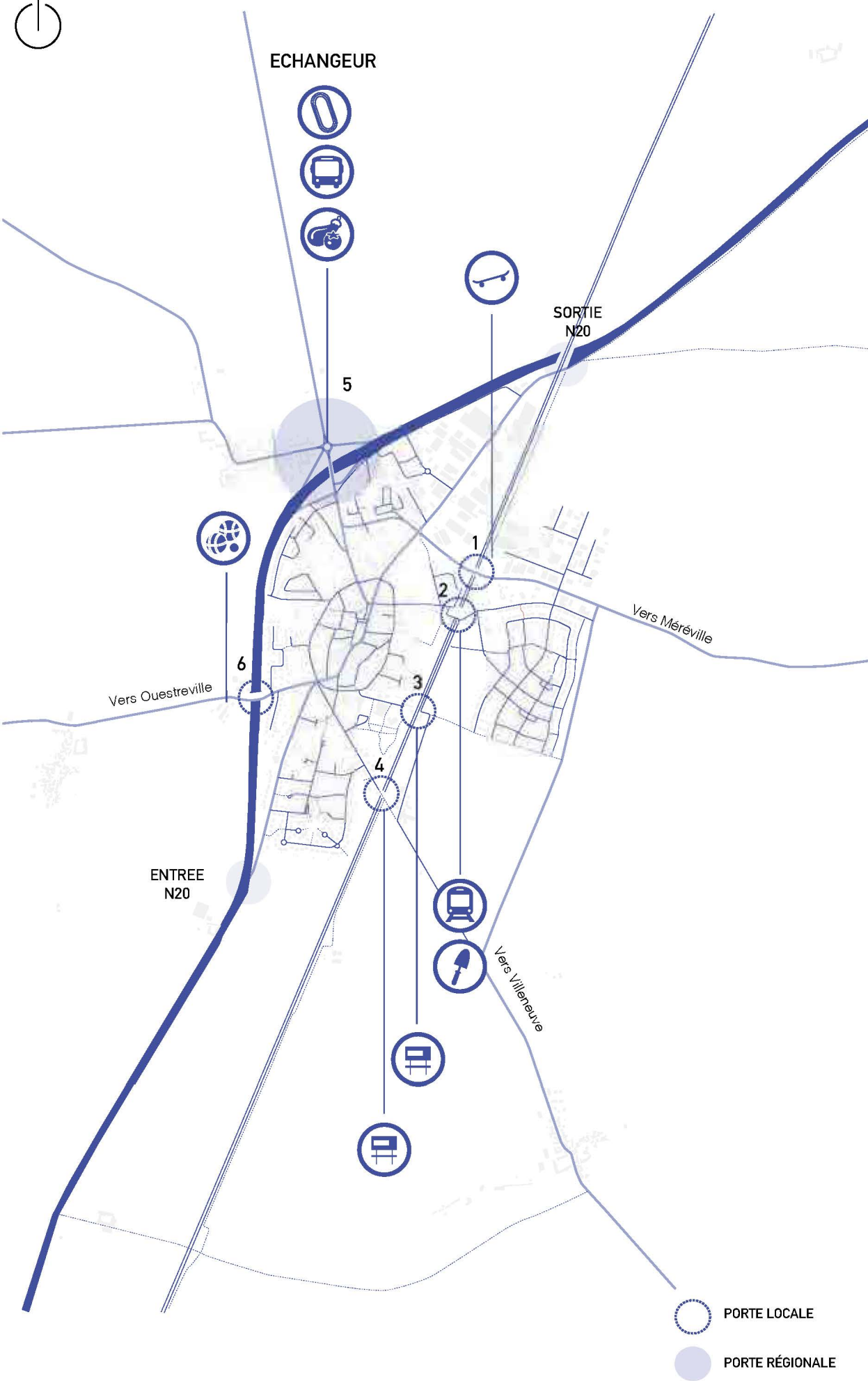
+ En lui associant une fonction, ces lieux, aujourd'hui isolés, pourraient redevenir des espaces de rencontres et ainsi qualifier ce seuil entre l'urbain et le rural.

Chaque porte possède ses particularités et s'empare des principes directeurs à sa manière. La porte de l'Europe, est l'unique porte non existante – elle permettrait de mieux relier le lotissement au reste de la ville et plus particulièrement aux équipements scolaires et sportifs. Beaucoup de famille prennent la voiture pour emmener et aller chercher leurs enfants à l'école. Cette nouvelle porte dédiée aux mobilités douces assurerait cette liaison tout en diminuant l'utilisation de la voiture.

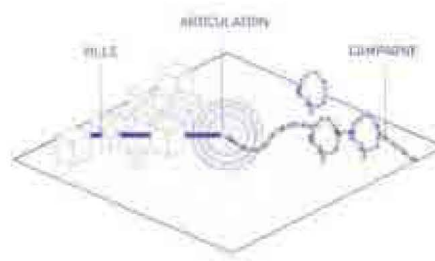
À l'emplacement de l'ancienne maison de garde-barrière, un refuge pourrait symboliser la porte. Les refuges sont des espaces dédiés aux voyageurs qui ponctuent la future voie douce Paris/Orléans qui longe la ligne de chemin de fer. Plusieurs portes reprennent ce principe, avec une autre maison de garde barrière, le château d'eau qui symbolise l'entrée ouest de la ville ou encore une tour dans la zone industrielle au nord.

Chaque porte répond à des enjeux locaux, la porte de la Zone Industrielle (ZI), avec l'installation d'un skatepark souhaite mieux intégrer les jeunes tout en revalorisant une friche industrielle par exemple.

Toutefois, seul l'ensemble des portes pourra former une armature assez solide pour renforcer la relation ville/campagne.



PORTE RÉGIONALE

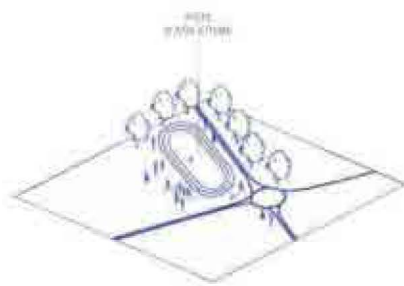


RACCORDER LA VILLE
AU GRAND TERRITOIRE

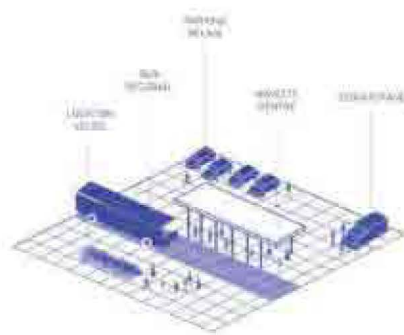
OBJECTIF



01
DÉVELOPPER LES
CIRCUITS COURTS



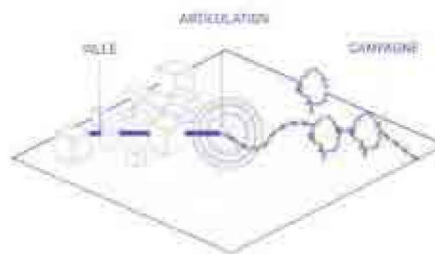
02
ÉQUIPER L'ÉCHANGEUR
D'UNE PISTE
D'ATHLÉTISME



03
FACILITER
L'INTERMODALITÉ

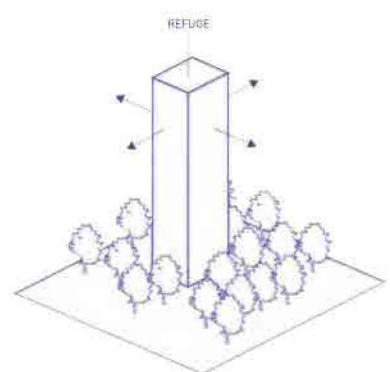
MOYENS

PORTE LOCALE

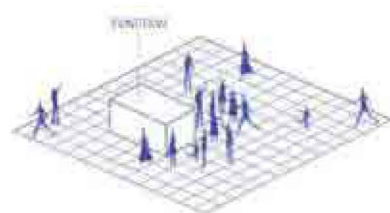


RACCORDER L'URBAIN
ET LE RURAL

OBJECTIF



01
SYMBOLISER LA PORTE



02
ASSOCIER UNE
FONCTION À CHAQUE
PORTE

MOYENS



ZONE INDUSTRIELLE



GARE



SUD-EST



LOT DE L'EUROPE

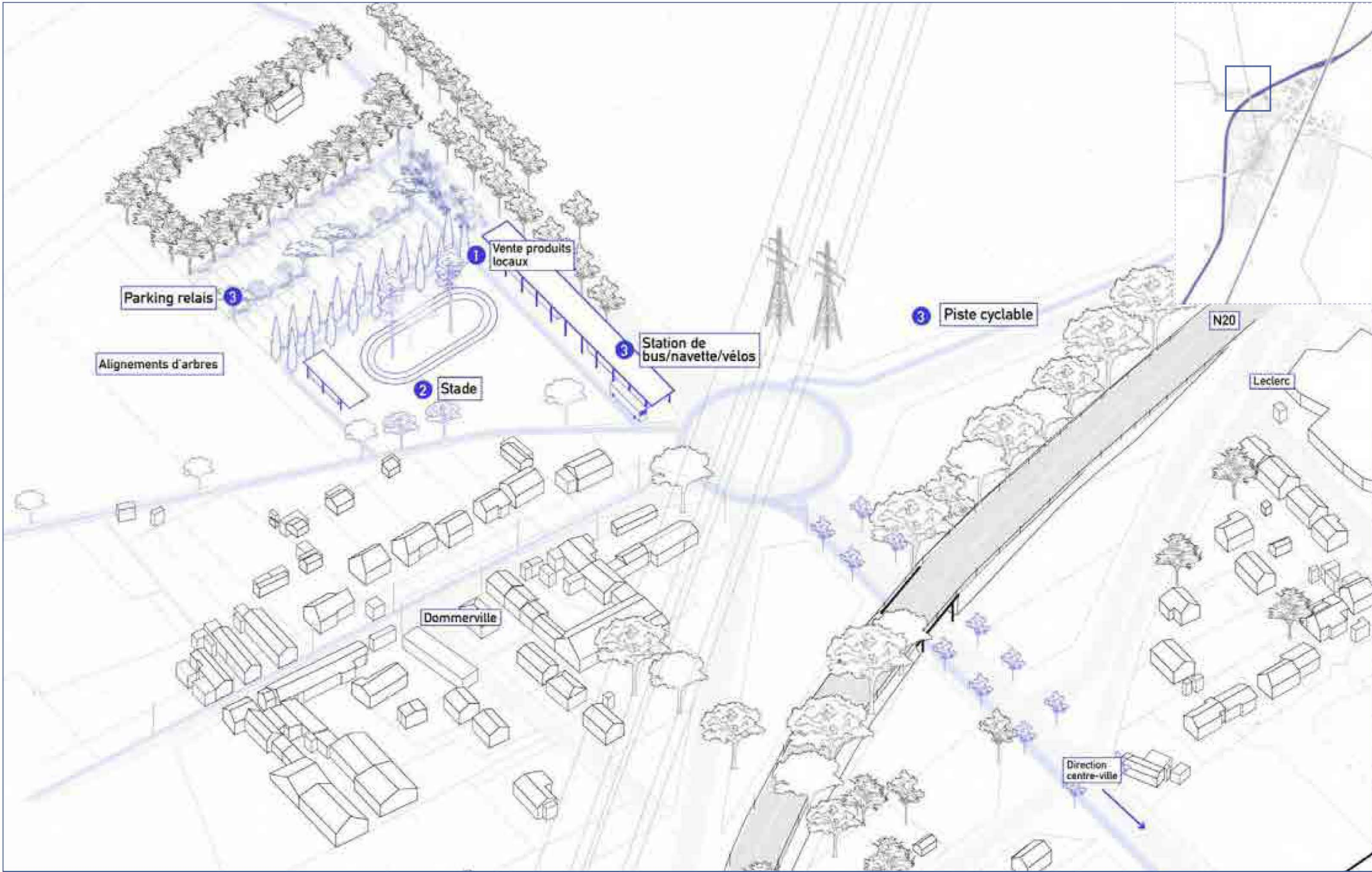


ÉCHANGEUR



OUEST

LES PORTES DE LA VILLE



1. LA PRATIQUE DU CORPS

Dans l'optique de métamorphoser les ronds-points, le sport est une emprise de l'espace qui peut inviter à renouer le lien ville/campagne.

2. PAYSAGE

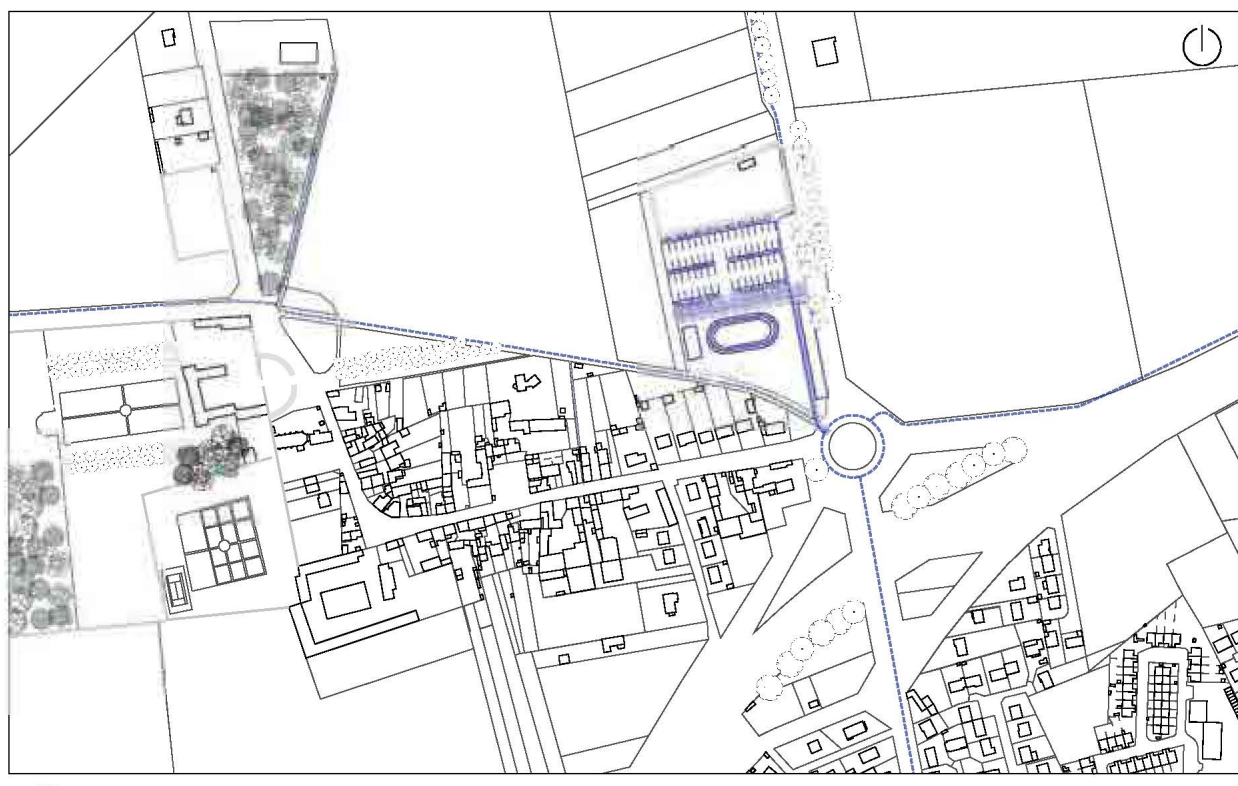
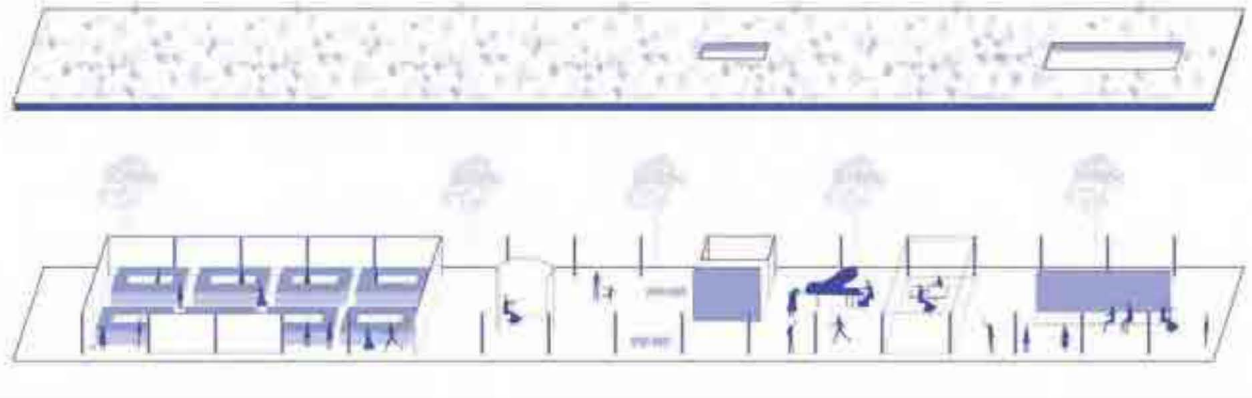
L'aménagement de l'échangeur respecte la ligne d'horizon et poursuit les lignes du paysage.

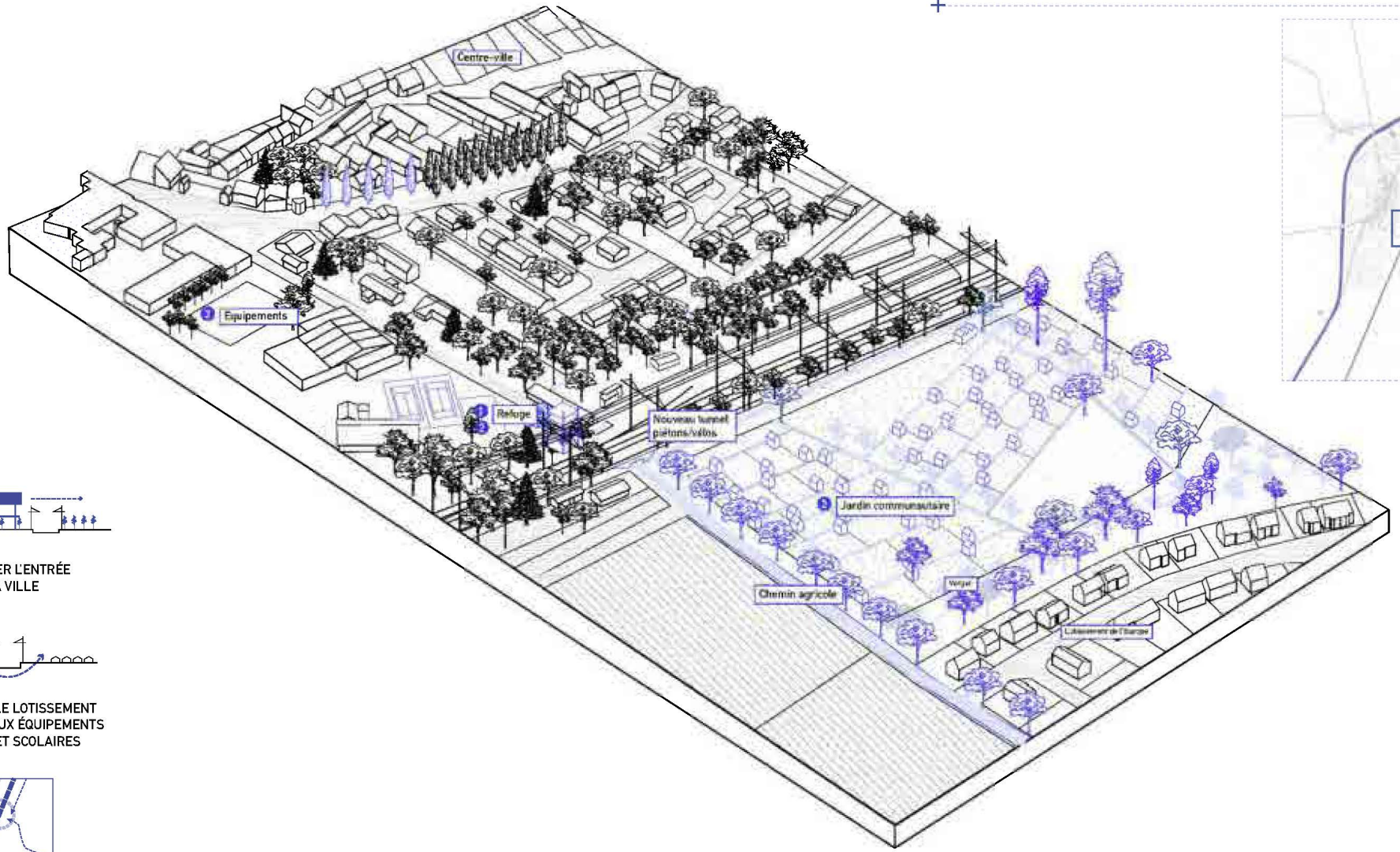
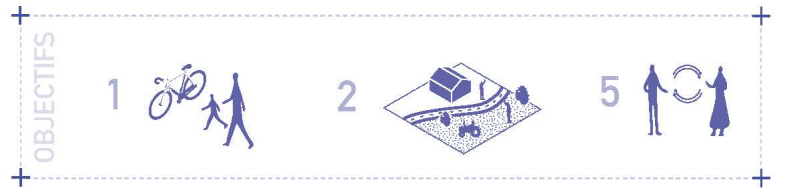
3. ANCRAGE

Les chemins agricoles aménagés en pistes cyclables permettent de se déplacer tout en profitant du paysage agricole.

4. MOBILITÉ

L'échangeur fait le lien entre la ville et le grand territoire mais également entre la périphérie et le centre.

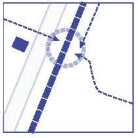




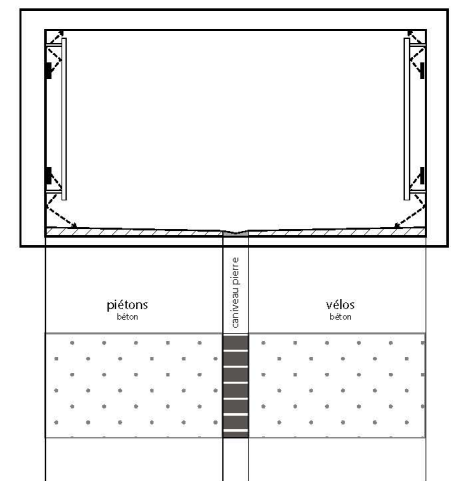
SYMBOLISER L'ENTRÉE DE LA VILLE



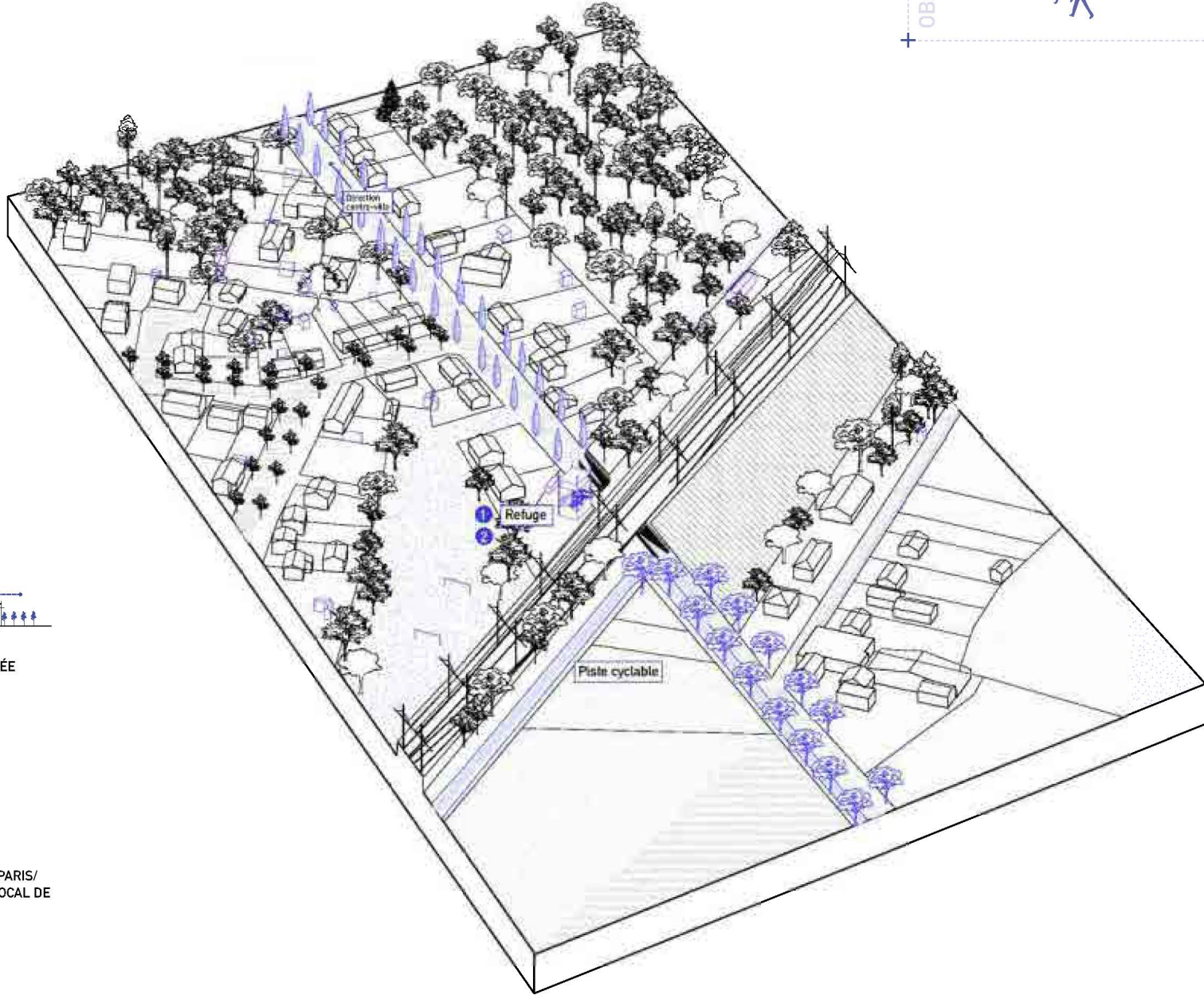
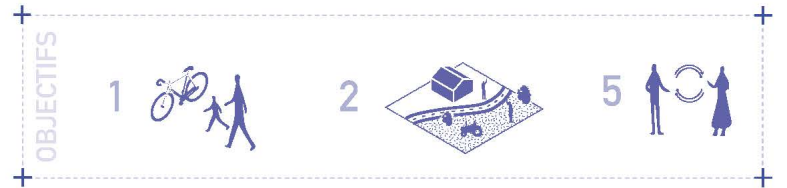
CONNECTER LE LOTISSEMENT DE L'EUROPE AUX ÉQUIPEMENTS SPORTIFS ET SCOLAIRES



RELIER LA VOIE DOUCE PARIS/ ORLÉANS AU MAILLAGE LOCAL DE LA VILLE



PORTE SUD-EST



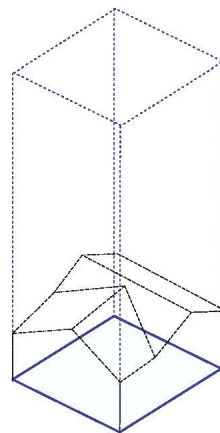
SYMBOLISER L'ENTRÉE DE LA VILLE



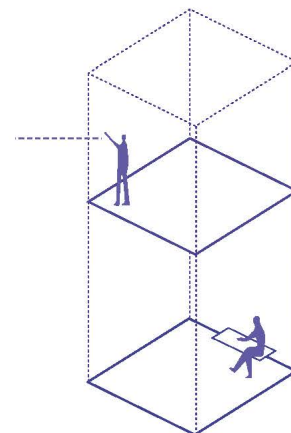
RELIER LA VOIE DOUCE PARIS/ORLÉANS AU MAILLAGE LOCAL DE LA VILLE

QU'EST-CE QU'UN REFUGE ? Un refuge est un espace où le voyageur, le marcheur, le cycliste peut s'abriter du climat, s'hydrater, se reposer et contempler. Le refuge se situe en dehors des aires urbaines, au croisement avec un axe perpendiculaire à la ligne de chemin de fer. Sa localisation permet à la fois d'orienter le voyageur (tous les 5km environ), de ponctuer son voyage et de symboliser un croisement important.

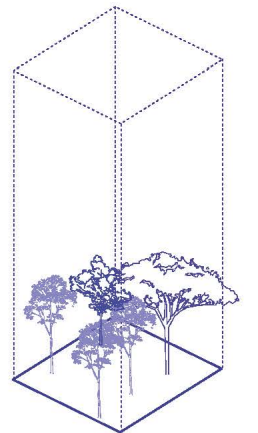
PRINCIPES DU REFUGE



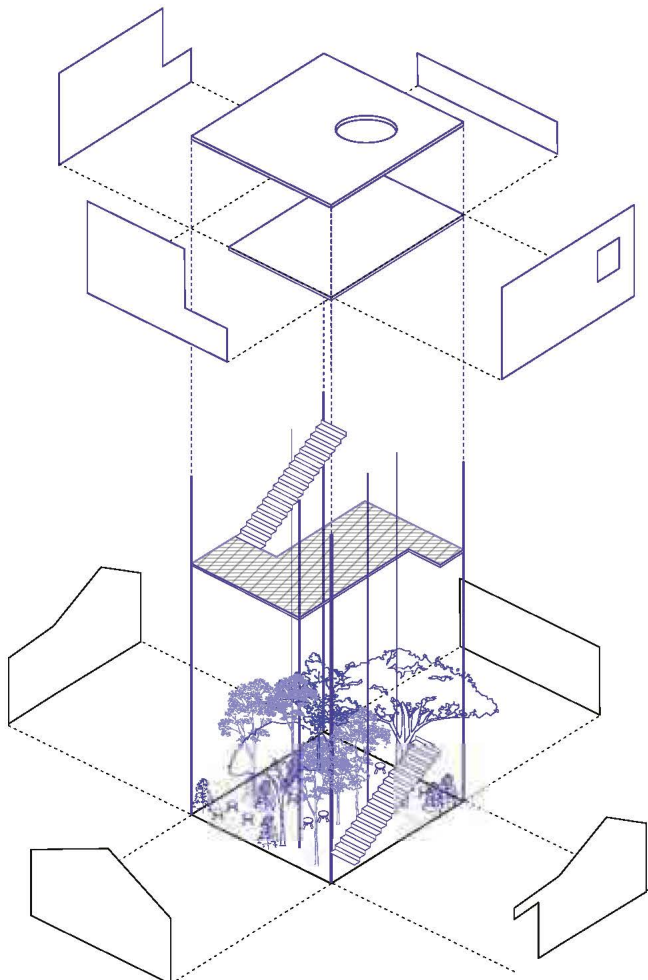
Respect de l'implantation de l'ancienne maison de garde barrière



Espace surélevé
Accès eau potable
Espace où s'asseoir et manger






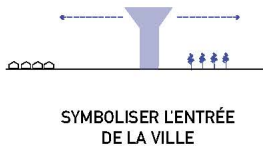
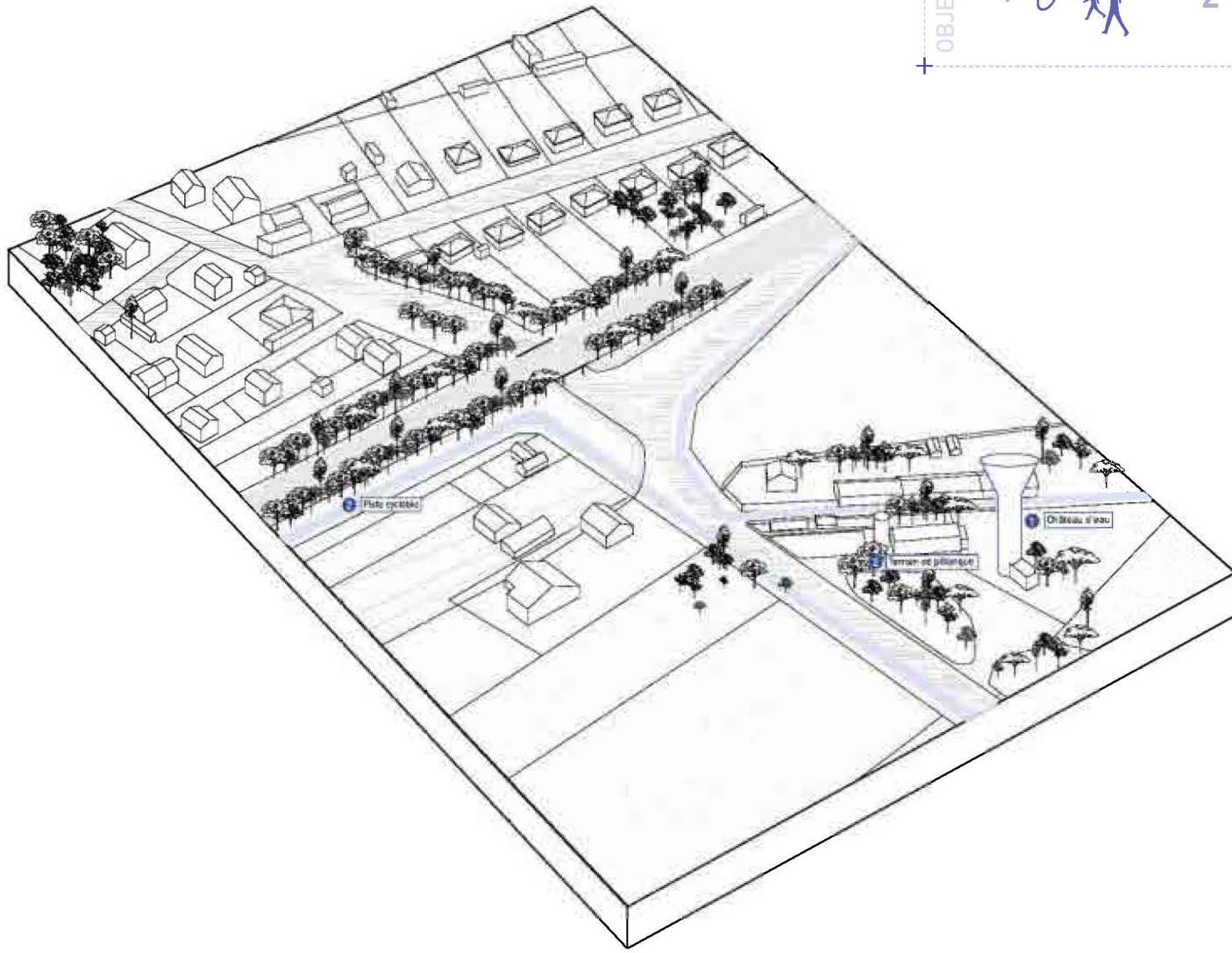
Espace frais et ombragé
+ Biodiversité



PORTE OUEST

OBJECTIFS

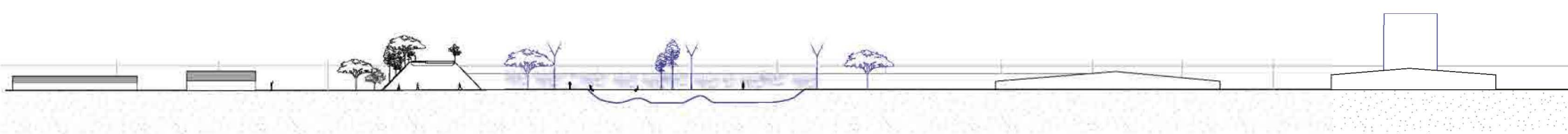
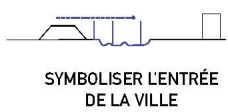
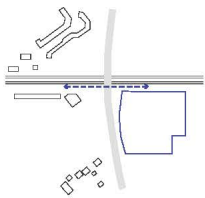
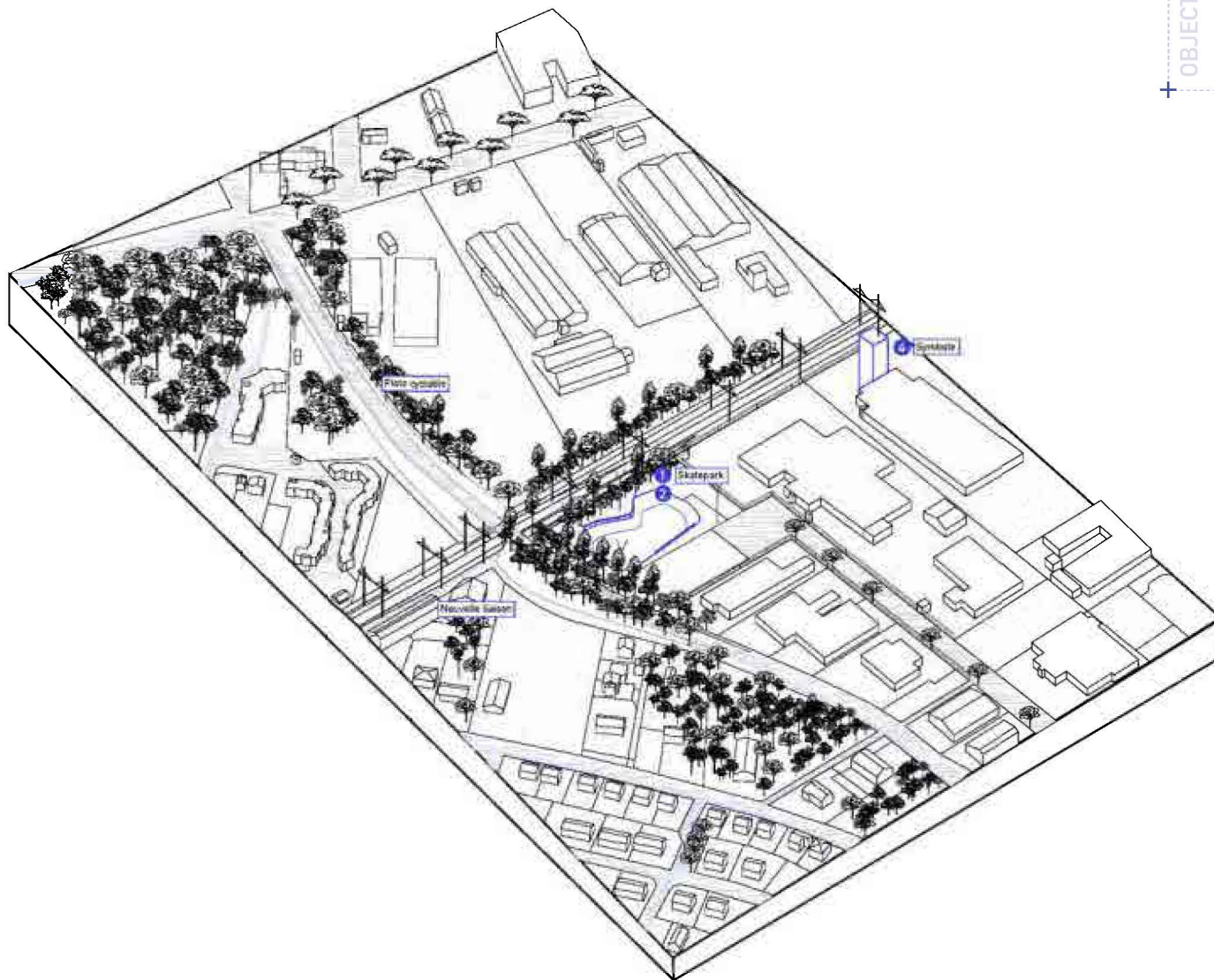
1  2  5 



PORTE ZONE INDUSTRIELLE

OBJECTIFS

1  5 



25m

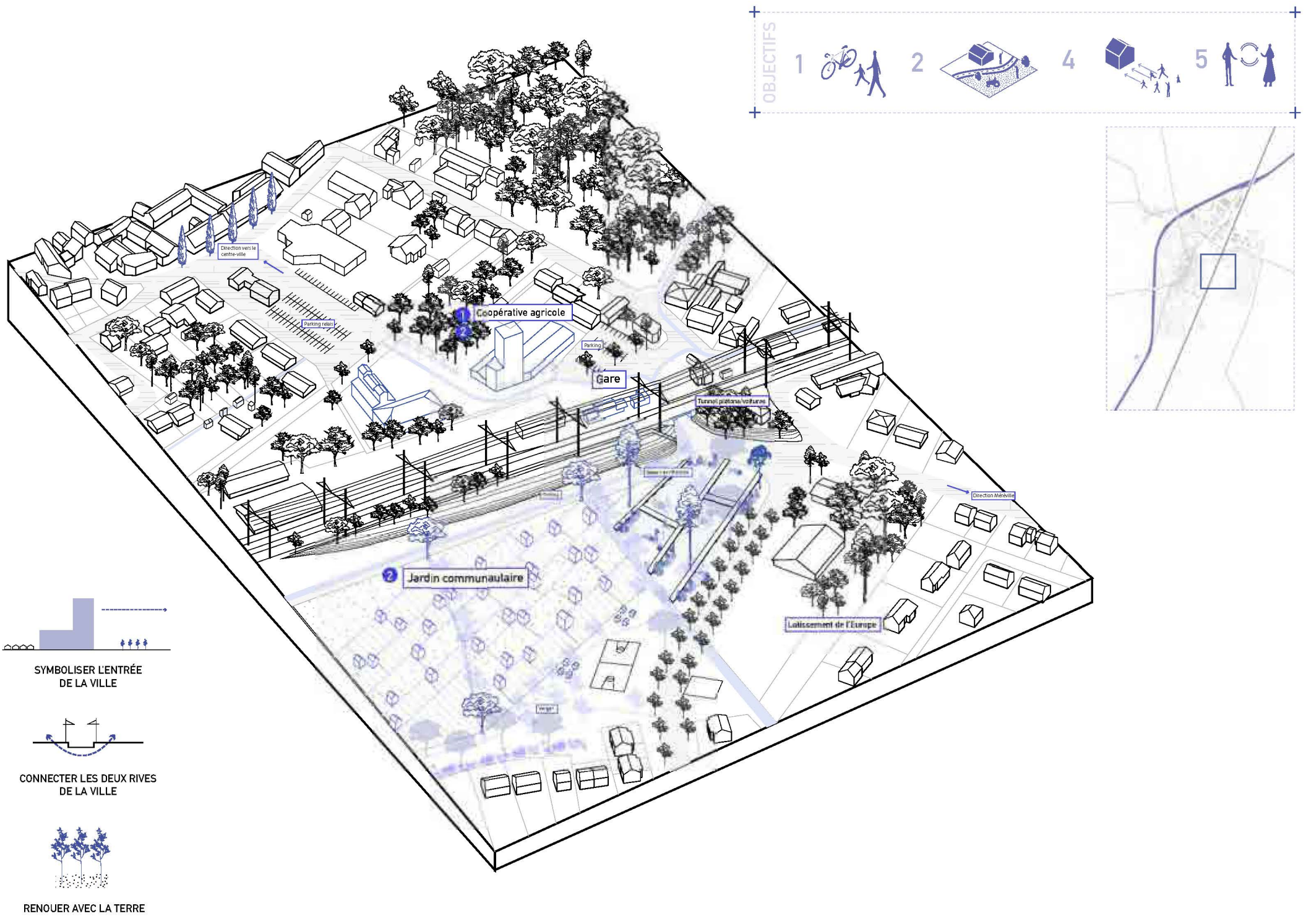


Porte ouest



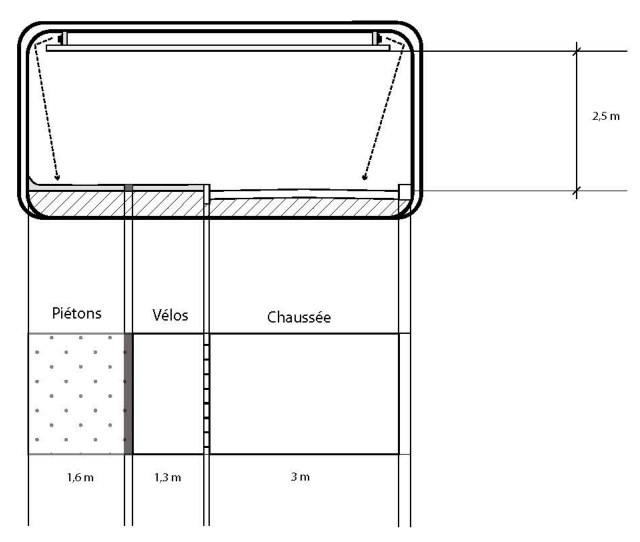
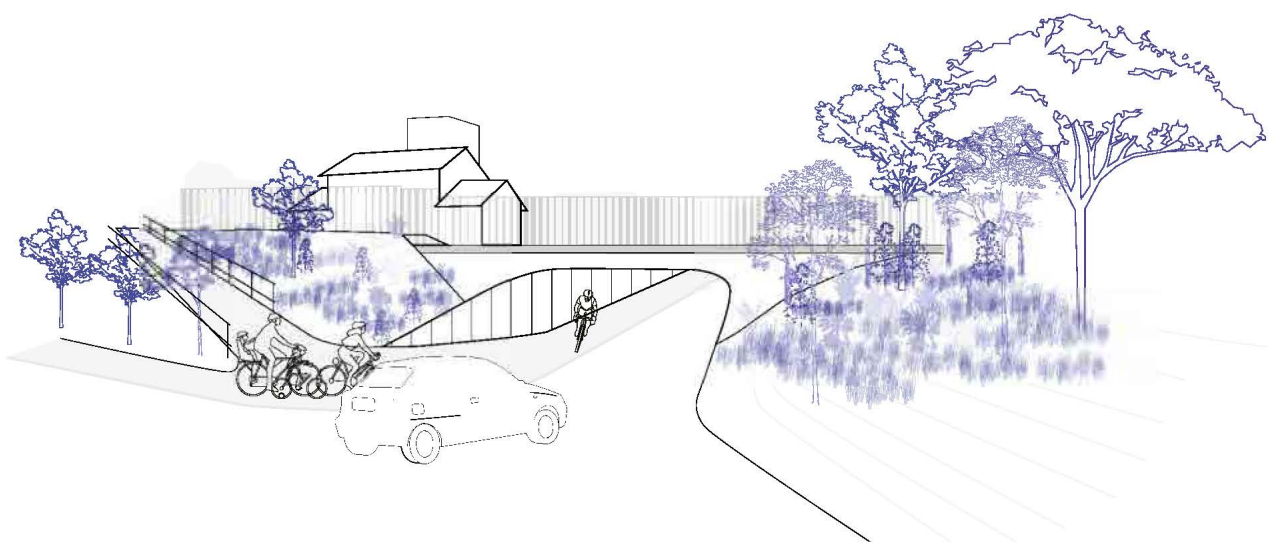
Station de bus, échangeur

SYMBOLE URBAIN DE LA RURALITÉ

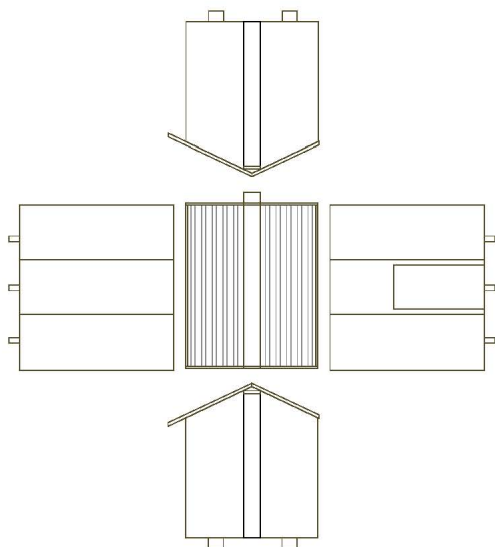


- SYMBOLISER L'ENTRÉE DE LA VILLE
- CONNECTER LES DEUX RIVES DE LA VILLE
- RENOUER AVEC LA TERRE

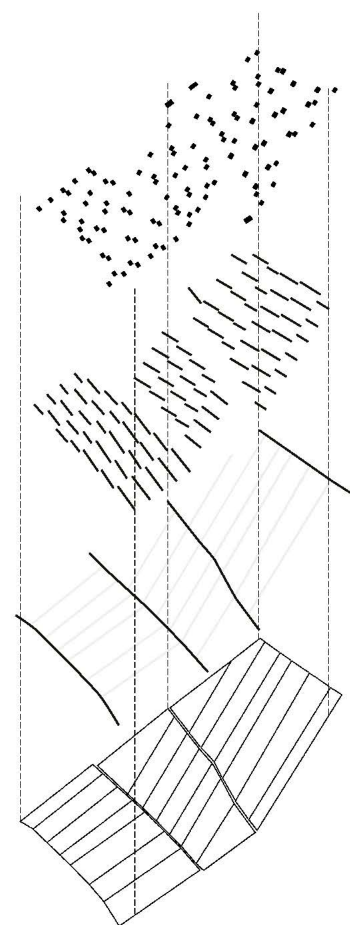
- OBJECTIFS
- 1
 - 2
 - 4
 - 5



LE QUARTIER DE LA GARE



LE CABANON



LES CABANONS
Les cabanons sont adossés à la limite séparant les espaces privés/publics afin de favoriser les échanges entre voisins.

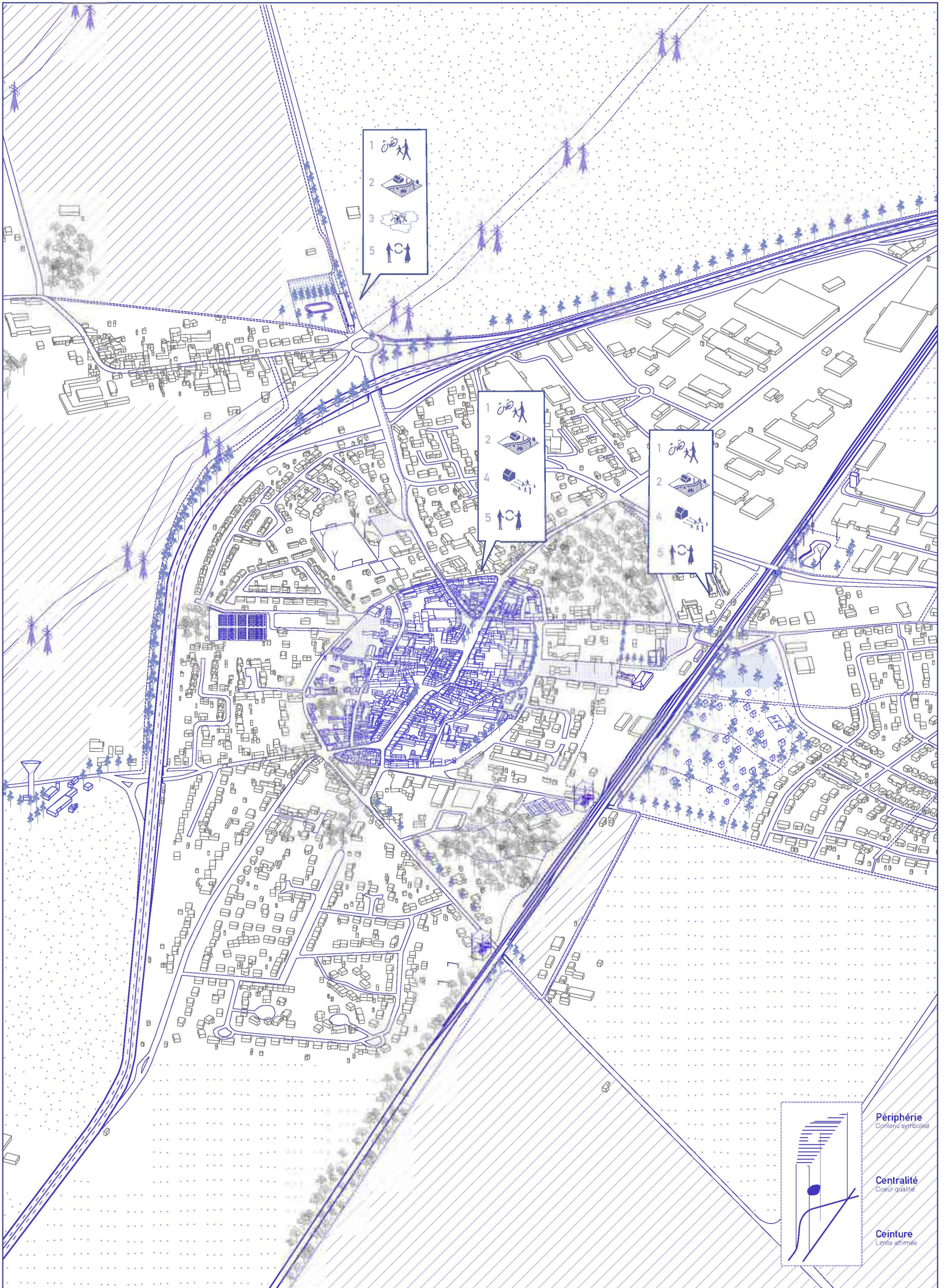
LES JARDINS
Les parcelles suivent le parcellaire irrégulier, permettant d'accueillir des usages variés. Chaque habitant pourra utiliser sa parcelle à sa manière.

LES ACCES
Les axes transversaux structurent le jardin tandis que les axes longitudinaux permettent d'accéder aux parcelles privées.

LE PARCELLAIRE
Le tracé du jardin communautaire reprend l'ancien parcellaire agricole afin de préserver l'histoire des terres d'Angerville.

Cette porte est symbolisée par l'ancienne coopérative agricole, représentation de la ruralité dans la ville. Il semble important de conserver ce patrimoine historique du passé agricole d'Angerville. Le bâtiment pourrait devenir un lieu dédié aux associations et aux événements culturels. Il fait face à une friche agricole qui isole le lotissement de la ligne de chemin de fer. Cette parcelle de ruralité pourrait devenir le jardin communautaire afin d'offrir un espace planté pour les habitants du centre-ville.

LE JARDIN COMMUNAUTAIRE



UNE NOUVELLE ARMATURE

Ces interventions constituent une nouvelle armature pour le développement d'Angerville afin qu'elle devienne une ville limitée spatialement, consciente de son sol et qu'elle fasse renaître les sociabilités oubliées.

La reconquête du centre-ville, associée à la qualification des portes de la fortification moderne, veulent mettre en place une vision systémique afin de redonner de l'importance à cet ancien village royal qui aujourd'hui joue un rôle majeur pour faire vivre le territoire sud Essonne.

La conscience territoriale et écologique doit pouvoir activer les qualités et les atouts d'Angerville afin de développer une armature adaptée à cette échelle territoriale c'est-à-dire :

- Une urbanité humaine au contact direct d'une forme de nature,
- Un contour de la ville percevable visuellement, spatialement et sensoriellement marquant une limite claire entre les terres agricoles et ce qui relève de l'urbain.

De cette manière, l'énergie contenue par les infrastructures de transport pourrait accentuer une cohésion spatiale et sociale à présent possible par l'identification des lieux majeurs, leur aménagement et leur articulation.

Ce système pourrait marquer le début d'une nouvelle croissance pour Angerville : non plus consommatrice mais amplificatrice de l'espace. Entre le centre-ville et les infrastructures de transport, la périphérie de la ville se retrouve symbolisée et pourrait annoncer le début d'un renouveau pour Angerville.

Ce PFE s'intéresse au développement d'Angerville, située au Sud de l'Essonne. À mi-chemin entre Paris et Orléans, elle offre les charmes de la ville à la campagne. Toutefois, soumise aux effets de la croissance parisienne, elle montre des signes de déclin. Le délaissement du centre-ville, l'éloignement de la ruralité et la division ville-campagne sont des enjeux majeurs. Comment Angerville peut-elle contrer ces formes de dérive ? Ce projet vise à démontrer qu'une nouvelle croissance, ancrée sur son territoire, permettra de revitaliser la ville tout en affirmant son identité.