



REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

M. le Maire a procédé à l'appel nominal des membres, le quorum étant atteint, il a ouvert la séance.

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

Il a ensuite sollicité l'avis de l'assemblée sur le recours au vote par voie électronique et au vote au scrutin public, ce conformément à l'article L 2121-21 du CGCT. Cette proposition a été approuvée à l'unanimité.

M. le Maire est ensuite passé à l'ordre du jour qui est donc le suivant :

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 8 novembre 2022
2. Modification de la délibération n°2022-08-02 portant sur l'ouverture dominicale des commerces de détail pour l'année 2023
3. Approbation d'une tarification pour la distribution de l'électricité sur les bornes Wattpark

4. Validation de la convention cadre « Petites Villes de demain » valant avenant de l'ORT existant sur la CAESE
5. Avis sur le projet partenarial d'aménagement de la Route Nationale 20
6. Budget principal - Décision modification n°1
7. Valeurs irrécouvrables
8. Désignation de citoyens d'honneur
9. Divers

DCM 2022-08-01

APPROBATION DU PRECEDENT PROCES-VERBAL

M. le Maire a invité l'assemblée à approuver le procès-verbal de la séance du 8 novembre 2022.

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité

Voix pour : 24

Johann MITTELHAUSSER, Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT, Amandine GUIRIABOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

- **APPROUVE** le procès-verbal de la précédente séance
- **DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations
Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits
Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTELHAUSSER





REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-02

MODIFICATION DE LA DELIBERATION N°2022-08-02 PORTANT OUVERTURE DOMINICALE DES COMMERCES DE DETAIL POUR L'ANNEE 2023

M. le Maire a donné la parole à M. Dominique VAURY qui indique que lors de la précédente séance du conseil municipal, par délibération n°2022-08-02, la commune a émis un avis favorable pour l'ouverture exceptionnelle des supermarchés de la commune pour les dimanches 3, 10, 17, 24 et 31 décembre 2023.

Il indique que depuis cette séance, une nouvelle demande d'ouverture exceptionnelle est parvenue.

Compte tenu de cette demande, il informe qu'il y a lieu d'apporter des modifications à la délibération susvisée et de reprendre une nouvelle délibération pour y intégrer un dimanche supplémentaire.

Il ajoute que la demande supplémentaire d'ouverture dominicale pour les commerces de la commune porte sur :

- **Le dimanche 12 novembre 2023,**

Il a rappelé que la loi permet donc aux commerces de détail d'ouvrir de façon ponctuelle le dimanche, par décision du maire après avis du conseil municipal dans la limite de 12 dimanches par an. La liste des dimanches concernés doit être arrêtée avant le 31 décembre pour l'année suivante.

Les contreparties obligatoires offertes aux salariés (compensation salariale définie par un accord de branche, d'entreprise, d'établissement ou de territoire) concernés ainsi que la réaffirmation du principe du volontariat des salariés travaillant le dimanche sont maintenues.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code du Travail,

Vu la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite Loi Macron,

Considérant les demandes d'autorisation d'ouverture dominicales formulées par les supermarchés d'Angerville,

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité

Voix pour : 24

Johann MITTELHAUSSER, Frédéric SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT, Amandine GUIRIABOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

- **EMET** un avis favorable pour l'ouverture exceptionnelle des supermarchés de la commune pour les dimanches suivants :
 - 12 novembre 2023,
 - 3, 10, 17, 24 et 31 décembre 2023.
- **DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations
Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits
Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTELHAUSSER





REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-03

APPROBATION D'UNE TARIFICATION POUR L'UTILISATION DES BORNES DE RECHARGE ELECTRIQUE

Délibération retirée

M. le Maire indique que cette délibération est retirée de l'ordre du jour pour cette séance et sera reportée ultérieurement.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations
Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits

Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire

Johann MITTELHAUSSER



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le 20/12/2022

Berger
Levrault

ID : 091-219100161-20221216-DCM20220803-DE



REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-04

VALIDATION DE LA CONVENTION CADRE « PETITES VILLES DE DEMAIN »

VALANT AVENANT DE L'ORT EXISTANT SUR LA CAESE

M. le Maire a donné la parole à M. Dominique VAURY qui rappelle que la commune est lauréate du dispositif « Petites Villes de Demain » dont l'enjeu vise à améliorer la qualité de vie des habitants des petites communes de moins de 20 000 habitants. Le programme a pour ambition de renforcer les moyens des élus locaux afin qu'ils puissent concrétiser leurs projets dans l'objectif de renforcer l'attractivité et l'effet de centralité de leur ville dans leur territoire.

Il indique que ce dispositif va permettre à la ville de bénéficier d'un soutien financier et d'ingénierie accrue par différents partenaires comme l'ÉTAT, les Agences Nationales, la Région et le Département.

Il précise que la commune a signé le 12 mai 2021 une convention d'adhésion dans l'objectif d'acter l'engagement de la commune et de lancer la première étape qui consiste à élaborer le plan d'action opérationnel.

Pour cela, la commune s'est basée sur la réalisation d'un diagnostic, d'une stratégie de revitalisation et d'un plan de fiches actions opérationnelles.

Pour concevoir ce plan d'action opérationnel, il ajoute que la commune a mis en œuvre une stratégie de collaboration étroite entre les connaissances politiques à travers des ateliers thématiques avec les élus et des connaissances scientifiques à travers une étude commerciale Shop 'in et un Plan Guide.

Ces trois éléments ont permis de concevoir un socle solide et universel permettant d'accueillir le cas échéant, toutes sortes d'études complémentaires, d'orientations et de fiches actions.

Il informe que c'est en se basant sur ce principe que la convention-cadre prévoit la réalisation d'études complémentaires pour affiner les actions à mettre en œuvre autour de :

- L'habitat avec l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat - Renouvellement Urbain (OPAH-RU) ;
- L'évolution des équipements publics avec l'étude démographique
- La mobilité avec une étude « mobilités et stationnements ».
- La biodiversité avec « l'Atlas de la biodiversité » ;

Il ajoute que l'enjeu est de réaliser un plan capable de s'adapter et d'être flexible en fonction des circonstances territoriales et sociétales. Par cette philosophie, l'intérêt est de permettre à la commune d'avoir un projet qui puisse s'enrichir en permanence et ainsi éviter son obsolescence.

C'est dans ce contexte que le diagnostic politique et les études scientifiques ont permis de réaliser un outil : « l'exosquelette ». Celui-ci permet à la municipalité de développer ses ambitions sur son territoire autour de 4 dimensions à savoir :

- **La mobilité :**

En enclenchant la mutation d'Angerville pour les déplacements vers des mobilités douces et actives pour le quotidien des habitants de la commune, sans pour autant supprimer les mobilités automobiles qui sont et restent vitales pour la population. Tout l'enjeu est de faire cohabiter ces différents types de déplacements afin de permettre à nos concitoyens de réduire leur utilisation de l'automobile pour leurs circuits du quotidien.

- **L'attractivité :**

En renforçant et préservant l'attrait économique qui est essentiel pour les habitants de la ville, mais aussi pour ceux des territoires alentours qui pratiquent la ville. Au-delà de la dimension économique, cette thématique a aussi pour enjeu de renforcer l'attrait culturel et social de la commune. Tout le travail de cette dimension est d'imaginer de manière collégiale une attractivité cohérente et durable avec tous les acteurs de la commune : les commerçants, les associations, les écoles et les habitants des différents quartiers.

- **La biodiversité :**

En protégeant le territoire dont nous avons hérité par la préservation et le développement de la biodiversité sur le territoire de la Beauce. L'enjeu est d'anticiper les dérèglements climatiques qui

vont engendrer une augmentation des pics de canicule pendant les périodes estivales. Pour cela, nous devons développer une stratégie de résilience communale, en créant des îlots de fraîcheur afin de préserver la Faune et la Flore mais aussi la qualité de vie des habitants. L'objectif est de préserver et de réintroduire la biodiversité sur le territoire au travers de multiples dispositifs (haies, points d'eau, habitats, réserves).

- **L'habitat :**

En réhabilitant les habitations existantes du centre-ville qui sont vacantes. À l'heure de la résilience et de la Lutte contre l'étalement urbain notamment, avec l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN), la commune souhaite favoriser la réinstallation d'habitants dans son centre-ville. L'enjeu est de proposer une nouvelle offre d'habitation autre que celle des maisons pavillonnaires. Cette offre serait destinée à une population qui souhaite être proche des services de proximité. A terme, cela permettra de constituer un véritable parcours de vie pour la population.

L'exosquelette a permis la conception du plan d'action opérationnel avec ses premières fiches actions qui ont pour ambition d'enclencher un cercle vertueux dans le développement et l'amélioration de la qualité de vie des Angervilloises et Angervillois.

Il est important de mettre en évidence que ce plan d'action opérationnel est conçu de manière à prendre en considération la réalité du territoire et sa dynamique. Il est pensé pour venir s'insérer dans un tissu urbain déjà en transformation, notamment avec les projets en cours, tel que l'extension de la zone économique, les projets immobiliers, l'EHPA, etc.

Il explique que de ce plan d'action ressort un besoin pour la commune de développer des actions concrètes pour renforcer :

- Les mobilités alternatives avec le développement des circuits cyclables dans la ville ;
- Le maintien de la force publique sur le territoire pour anticiper le développement démographique et les enjeux de sécurité dû à la situation géographique de la commune ;
- L'anticipation du dérèglement climatique et la lutte contre les îlots de chaleur dans le tissu urbain avec une réfection des places du centre-ville et de la friche SNCF pour concevoir des espaces de fraîcheur ;
- Le développement de la biodiversité en créant un maillage entre les différents foyers de biodiversité entre eux, notamment avec la création d'un corridor écologique sur l'avenue Henri renard.

Outre la validation du plan d'action opérationnel avec des premières actions prioritaires, il indique que cette convention-cadre va instaurer un secteur d'Opération de Revitalisation du Territoire (ORT) afin de soutenir le plan d'actions de la commune.

Cela signifie que le territoire inscrit dans la convention-cadre PVD vaut ORT ce qui lui confère des nouveaux droits juridiques et fiscaux, notamment pour :

- Renforcer l'attractivité commerciale en centre-ville grâce à la mise en place d'une dispense d'autorisation d'exploitation commerciale et la possibilité de suspension au cas par cas de projets commerciaux périphériques ;
- Favoriser la réhabilitation de l'habitat par l'accès prioritaire aux aides de l'ANAH ;
- Faciliter les projets à travers des dispositifs expérimentaux comme le permis d'innover ou le permis d'aménager multi-site ;
- Mieux maîtriser le foncier, notamment par le renforcement du droit de préemption urbain et du droit de préemption dans les locaux artisanaux.

Il ajoute que la convention-cadre et son projet, permettront à la commune d'anticiper, de se protéger et de se développer avec une cohérence sociale et sociétale pour prendre le virage des enjeux et contraintes du 21^{ème} siècle.

À ces égards, il a proposé d'approver la convention-cadre « Petites Villes de demain » présentant les orientations, le plan d'action opérationnel et les premières fiches actions.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération 2020-06-05 du conseil municipal du 4 novembre 2020 autorisant la candidature de la commune au programme « Petites Villes de Demain »,

Vu la délibération de la communauté d'agglomération de l'étampois sud-Essonne du mardi 3 novembre 2020, autorisant la cosignature du président dans la candidature de la commune d'Angerville,

Vu la délibération 2021-03-05 du conseil municipal du 8 avril 2021 approuvant la convention d'adhésion « Petites Villes de Demain »,

Considérant le besoin de renforcer et d'améliorer la qualité de vie des habitants, en leur permettant de jouir de services de proximité de qualité ;

Considérant la notion de mixité territoriale avec un équilibre entre habitation et activités économiques et commerciales ;

Considérant les enjeux environnementaux et le besoin d'anticiper les impacts négatifs du dérèglement climatique dans le tissu urbain ;

Considérant la nécessité de renforcer le tissu économique de la commune ;

Considérant la notion de « Zéro Artificialisation Nette » pour lutter contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols ;

Considérant l'urgence de proposer des alternatives possibles à la mobilité automobile avec le développement des mobilités douces et actives ;

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, **à la majorité**

Voix pour : 23

Johann MITTELHAUSER, Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Amandine GUIRIABOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

Abstention : 1

Philippe CHENAULT

- **APPROUVE** la convention-cadre « Petites Villes de demain » telle que présentée en annexe,
- **AUTORISE** M. le Maire à signer la convention-cadre,

- DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations

Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits

Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTELHAUSSER





CONVENTION CADRE

« PETITES VILLES DE DEMAIN »

Valant Avenant de l'ORT de la CAESE

Intégrant un secteur d'intervention dans la
commune d'Angerville



agence nationale
de la cohésion
des territoires



ENTRE**• La commune d'Angerville,**

Représentée par Monsieur le Maire Johann MITTELHAUSER, autorisé à l'effet des présentes suivant délibération en date du 13 décembre 2022

Ci-après désigné par la commune bénéficiaire,

• La Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud Essonne (CAESE),

Représenté par Monsieur le Président délégué Bernard DIONNET, autorisé à l'effet des présentes suivant délibération en date du 15 décembre 2022,

Ci-après désigné par la communauté d'agglomération bénéficiaire,

D'une part,

ET

• L'Etat et l'ANAH,

Représenté par le préfet de l'Essonne, Monsieur Bertrand GAUME,

Ci-après désigné par « l'Etat » ;

• La Banque des Territoires,

Représentée par le directeur territorial de l'Essonne Richard CURNIER,

Ci-après désignée par « la banque des territoires » ;

AINSI QUE

D'autre part,

• La Région Ile-de-France,

Représentée par la présidente de région Valérie PECRESSE,

Ci-après désignée par « La région Île-de-France » ;

• Le Département de l'Essonne,

Représentée par le président du département François DUROVRAY,

Ci-après désignée par « Le Département de l'Essonne » ;

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Table des matières

Préambule.....	4
Article 1 - Objet de la convention cadre.....	4
Article 2 – Les ambitions du territoire	5
Article 3 – Les orientations stratégiques	8
Article 4 – Les Etudes.....	11
4.2. Etudes en cours de réalisation	12
Article 5 – Le plan d'actions opérationnel	13
Carte du plan d'action opérationnel de la commune.....	14
5.1. Les actions.....	14
5.2. Projets en maturation.....	16
Article 6 – Modalités d'accompagnement en ingénierie.....	16
Article 7 - Engagements des partenaires	17
7.1. Dispositions générales concernant les financements	17
7.2. Le territoire signataire	17
7.3 L'État, les établissements et opérateurs publics.....	18
7.4. Engagements de la Région	19
7.5. Engagements du Département	19
7.6. Engagements des autres opérateurs publics.....	20
7.7. Mobilisation des citoyens et des acteurs socio-économiques	21
7.8. Maquette financière.....	21
Article 8 – Gouvernance du programme Petites villes de demain.....	21
Article 9 - Suivi et évaluation du programme	22
Article 10 - Résultats attendus du programme	23
Article 11 – Utilisation des logos.....	23
Article 12 – Entrée en vigueur, durée de la convention et communication	23
Article 13 – Evolution et mise à jour du programme.....	24
Article 14 - Résiliation du programme.....	24
Article 15 – Traitement des litiges	24
Article 16 – ANNEXES.....	24
Convention Signée à Angerville le xxx.....	25

Préambule

Le gouvernement a souhaité que le programme Petites villes de demain donne aux élus des communes de moins de 20 000 habitants, qui exercent des fonctions de centralités et présentent des signes de fragilité, les moyens de concrétiser leurs projets de territoire pour conforter leur statut de villes dynamiques, respectueuses de l'environnement, où il fait bon vivre.

Cette démarche s'inscrit directement dans le cadre des contrats territoriaux de relance et de transition écologique.

Ce programme constitue une boîte à outils au service des territoires, dans le cadre du plan de relance et de la conduite des grandes transitions économiques, écologiques, numériques, et démographiques.

La nécessité de conforter efficacement et durablement le développement des territoires couverts par le programme Petites villes de demain appelle à une intervention coordonnée de l'ensemble des acteurs impliqués, au-delà de celles de l'Etat et des partenaires financiers du programme.

Article 1 - Objet de la convention cadre

Le programme Petites villes de demain doit permettre aux petites centralités d'accélérer leur transformation pour répondre à leurs enjeux actuels et futurs, en leur proposant une offre de services « sur-mesure » mobilisables en fonction de leurs besoins. De plus, le programme favorise l'échange d'expériences et le partage de bonnes pratiques entre ses parties prenantes, au service des dynamiques territoriales renforcées par le Plan de relance.

Pour réussir ces grandes transitions, le programme Petites villes de demain est enrichi par la participation des forces vives du territoire que sont les entreprises ou leurs représentants, les associations, les habitants.

La convention cadre précise les ambitions retenues pour le territoire, son articulation avec le CRTE, et l'ensemble des moyens d'accompagnement existants au profit des collectivités locales, entreprises et populations des territoires engagés.

La convention précise l'ensemble des engagements des différents partenaires pour la période du programme 2021-2026 : Etat, opérateurs, collectivités, secteur privé.

La commune d'Angerville a souhaité s'engager dans le programme Petites villes de demain, selon les termes de la convention d'adhésion en date du 11 mai 2021

Angerville est une commune que l'on peut qualifier de porte d'entrée de la région Francilienne. Elle est située en Ile-de-France, à l'extrême sud du département de l'Essonne, au-delà des zones fortement urbanisées de l'agglomération parisienne. Depuis le 1er Janvier 2013, Angerville a intégré la Communauté de Communes de l'Etampois Sud Essonne devenue Communauté d'Agglomération au 1er janvier 2017 - qui regroupe et comptabilise une population de 54 337 habitants selon les données INSEE au 1er janvier 2018.

Limitrophe du département de l'Eure-et-Loir et du Loiret, elle se situe à égale distance de Paris, de Chartres et d'Orléans.

Angerville est une ville dynamique, en plein essor démographique et économique. Elle offre les charmes d'une ville à la campagne. A 70 km de Paris, sa proximité avec les grands axes routiers (RN20) juste à côté de l'autoroute A10 à 12 km et les dessertes ferroviaires depuis la gare de la commune vers la capitale ou Orléans, lui assurent une parfaite intégration.

Par sa situation géographique, elle représente un pôle commercial, économique, culturel, associatif de tout premier plan dans un rayon de 20 km, tout aussi important que le milieu agricole qui l'entoure.

Le territoire communal couvre une superficie de 25,83 ha, avec une population INSEE comptabilisée pour 4 423 habitants au 1er janvier 2022, pour 3 753 en 2010 et 3 012 en 1990.

Cette évolution démographique est consécutive à la création d'un nouveau quartier « LE PARC DE L'EUROPE », faisant croître de 17 % la population d'Angerville entre 2007 et 2012, croissance la plus importante d'Ile-de-France au ratio de la population.

Sur la base du projet de territoire de la Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud Essonne, le programme Petites villes de demain décline, par orientation stratégique, des actions opérationnelles pour conduire sa démarche de transformation à moyen et long terme pour le renforcement des fonctions de centralité au bénéfice de la qualité de vie de ses habitants et des territoires alentours, dans une trajectoire dynamique et engagée dans la transition écologique. Le programme mobilise dans la durée les moyens des partenaires publics et privés.

Le contenu de la présente convention est conçu sur-mesure, par et pour les acteurs locaux. C'est une convention évolutive et pluriannuelle sur la période du programme 2021-2026. Elle fera l'objet d'une large communication et d'une évaluation sur la base d'indicateurs de performances et d'impact, notamment sur ses fonctions de centralité.

La présente convention-cadre est reconnu valant, avenant de l'ORT existant entre l'EPCI (CAESE) et la ville principale (Etampes) et intègre le périmètre de la commune d'Angerville dans l'ORT de la communauté d'agglomération de l'Etampois Sud Essonne.

Article 2 – Les ambitions du territoire

Projet de territoire de la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud Essonne

L'Agglomération de l'Etampois Sud Essonne s'est lancée dans l'élaboration d'un projet de territoire. Il vise à construire une vision partagée des élus pour le territoire avec pour corollaire la réponse aux questions suivantes :

- Quelles priorités d'intervention communautaires à l'aune des ambitions territoriales ?
- Quelles opportunités et quels scénarios d'évolution de l'Etampois ?
- Quelles ambitions territoriales pour l'Etampois ?

Les grands axes de travail, qui ont par ailleurs fait l'objet de temps d'échanges en séminaires ont été

orientés sur les sujets de développement économique et touristique, d'environnement, d'urbanisme et d'habitat, de services à la population et de mobilités et sont en cours de formalisation dans le cadre d'un plan d'actions.

L'idée première de cette réflexion consiste à rechercher une cohérence globale de l'action communautaire toutes thématiques confondues, et permet à la CAESE de se doter d'une visibilité de ses interventions au-delà du respect du principe majeur de l'annualité budgétaire.

Sur le thème de l'habitat et notamment du renforcement de l'offre de logement, les pistes de réflexions qui émergent sont liées à l'accompagnement des communes membres pour des opérations d'OPAH et du conseil aux particuliers. Les opportunités de diversification des offres de logements en vue de faciliter les parcours résidentiels sont également identifiés comme une opportunité pour le territoire. Cette réflexion s'articule bien avec le projet de l'OPAH-RU inscrite au projet « petite ville de demain » de la commune d'Angerville prévoyant une offre de 260 logements et dont l'étude est à réaliser.

Concernant les mobilités, il ressort des réflexions des ateliers réalisés avec les élus, la promotion et l'usage du vélo, l'optimisation des gares de proximité. Le projet cœur de ville, inscrit la mobilité comme un enjeu transversal stratégique de l'ensemble des opérations prévues visant à assurer une mixité de la mobilité, une optimisation de l'offre de parking sur des espaces extérieurs, et une réflexion de l'évolution de la circulation sur la ville pour donner plus d'espace aux piétons et au vélo.

Le troisième axe fort du projet de territoire qui s'articule avec le projet d'Angerville est la promotion d'un développement urbain maîtrisé, de qualité et économe en termes de consommation foncière liée et la prise en compte des qualités urbaines et villageoises, les transitions avec les espaces agricoles et naturels, la préservation du grand plateau beauceron que le diagnostic du projet « petite ville de demain » fait assez nettement ressortir.

L'ensemble de ces enjeux et opportunités identifiées pour le territoire à l'horizon 2030, les pistes de priorisation de l'investissement communautaire et les réflexions d'actions qui émergent de cette démarche en cours de finalisation entrent en parfaite résonnance avec le projet « Petite Ville de Demain » porté par Angerville. En effet, ce projet qui prend en compte une réflexion globale à court, moyen et long terme de restructuration de la ville alliant des projets de végétalisation, de restructuration de l'offre de logement, d'une mobilité apaisée dans un cœur de ville réfléchi pour les piétons donne une perspective à petite échelle des divers enjeux identifiés sur le territoire à mettre en musique pour assurer une cohérence globale et créer des marqueurs d'identité sur un territoire qui s'ancre tout autant dans un cadre rural, qu'urbain en lisière de l'Île-de-France.

Présentation du plan d'action opérationnel de la commune d'Angerville

Le plan d'action opérationnel d'Angerville qui se rattache en cohérence au projet de territoire de la CAESE est construit autour d'une méthodologie transversale. Cette dernière est conçue pour permettre de prendre en considération plusieurs perspectives du territoire. D'une part les connaissances politiques qui permettent de comprendre les usages, les coutumes de la population ainsi que la réalité vécue sur le territoire. D'autre part, les connaissances scientifiques au travers des

études, qui se basent sur des données quantitatives et qualitatives du territoire.

La stratégie du plan d'action opérationnel de la commune d'Angerville consiste à la conception d'un exosquelette. Conformément à sa réalisation, il permet d'obtenir un socle solide et universel permettant d'accueillir toutes sortes d'études complémentaires, d'orientations et de fiches actions. L'enjeu est de réaliser un projet en capacité de s'adapter et d'être flexible en fonction des circonstances territoriales et sociétales. Par cette philosophie, l'intérêt est de permettre au projet de s'enrichir en permanence et d'éviter son obsolescence.

L'ambition du territoire par cet outil est de permettre de développer des actions concrètes autour de 4 dimensions qui sont :

- La mobilité :

En enclenchant la mutation d'Angerville pour les déplacements vers des mobilités douces et actives pour le quotidien des habitants de la commune, sans pour autant supprimer les mobilités automobiles qui sont et restent vitales pour la population. Tout l'enjeu est de faire cohabiter ces différents types de déplacements afin de permettre à nos concitoyens de réduire leur utilisation de l'automobile pour leurs circuits du quotidien.

- L'attractivité :

En renforçant et préservant l'attrait économique qui est essentiel pour les habitants de la ville, mais aussi pour ceux des territoires alentours qui pratiquent la ville. Au-delà de la dimension économique, cette thématique a aussi pour enjeu de renforcer l'attrait culturel et sociétal de la commune. Tout le travail de cette dimension est d'imaginer de manière collégiale une attractivité cohérente et durable avec tous les acteurs de la commune : les commerçants, les associations, les écoles et les habitants des différents quartiers.

- La biodiversité :

En protégeant le territoire dont nous avons hérité par la préservation et le développement de la biodiversité sur le territoire de la Beauce. L'enjeu est d'anticiper les dérèglements climatiques qui vont engendrer une augmentation des pics de canicule pendant les périodes estivales. Pour cela, nous devons développer une stratégie de résilience communale, en créant des îlots de fraîcheur afin de préserver la Faune et la Flore mais aussi la qualité de vie des habitants. L'objectif est de soutenir et de réintroduire la biodiversité sur le territoire au travers de multiples dispositifs (haies, points d'eau, habitats, réserves).

- L'habitat :

En réhabilitant les habitations existantes du centre-ville qui sont vacantes. À l'heure de la résilience et de la Lutte contre l'étalement urbain notamment, avec l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN), la commune souhaite favoriser la réinstallation d'habitants dans son centre-ville. L'enjeu est de proposer une nouvelle offre d'habitation autre que celle des maisons pavillonnaires. Cette offre

serait destinée à une population qui souhaite être proche des services de proximité. A terme, cela permettra de constituer un véritable parcours de vie pour la population.

La mise en œuvre de ce plan d'action opérationnel a pour ambition d'enclencher un cercle vertueux dans le développement et l'amélioration de la qualité de vie des Angervilloises et Angervillois.

Article 3 – Les orientations stratégiques

La présente convention fixe les orientations stratégiques pour la commune d'Angerville découlant du projet de territoire de la CAESE :

- **Orientation 1: Dimension « Habitat »**

L'orientation « Habitat » doit permettre de revitaliser le centre-ville de la commune par le développement d'une nouvelle typologie d'offre de logement. Pour cela, des actions devront être mises en œuvre afin :

- ✓ De remettre sur le marché de la location les nombreux logements vacants dans le centre-ville ;
- ✓ De permettre la réalisation de logements adaptés de cœur de ville à destination des séniors et des jeunes ménages (logements intergénérationnels)
- ✓ De favoriser des projets immobiliers mixtes au sein d'anciens corps de ferme permettant ainsi de développer des logements à proximité des services et des commerces.

L'objectif de cette orientation est de créer une offre attractive de l'habitat en centre-ville ciblant plusieurs types de population :

- ✓ **Les personnes âgées** en anticipant leurs besoins d'autonomie et leur souhait du maintien à domicile en se rapprochant des lieux de commerces et de services de proximité ;
- ✓ **Les personnes actives** cherchant la proximité des services et commerces, sans l'inconvénient de l'entretien d'un logement avec un grand espace extérieur.

L'orientation « Habitat » portée par la commune d'Angerville consiste à la valorisation des habitations en centre-ville en développant plutôt des habitations à court ou moyen terme venant en complément de l'offre existante de la maison pavillonnaire sur le territoire.

- **Orientation 2 : Dimension « Mobilité »**

L'orientation « Mobilité » doit permettre harmonieusement de faire cohabiter les différents modes de déplacements dans la commune et surtout dans le centre-ville. L'intérêt étant de développer des mobilités douces et actives afin de proposer une alternative fiable et durable au déplacement automobile. Néanmoins au regard de la population pratiquant l'espace du centre-ville, on constate

quatre types d'usagers :

- ✓ Les habitants du centre-ville qui ont la possibilité de se déplacer avec des modes de déplacement doux et actifs dans la ville, mais qui ont besoin pour leurs déplacements professionnels et divers en dehors de la commune d'utiliser l'automobile.
- ✓ Les habitants des quartiers limitrophes de la commune qui par leur proximité avec le centre-ville, ont la possibilité de se déplacer autrement que par le moyen automobile, mais qui, du fait des infrastructures non sécurisées et des habitudes, n'utilisent que très rarement les mobilités douces et actives ;
- ✓ Les habitants des hameaux de la commune qui par leur éloignement des lieux de proximité, du manque de transports en commun et des infrastructures conçues exclusivement pour le déplacement automobile, n'ont pas d'alternative à la mobilité automobile ;
- ✓ Les habitants des communes limitrophes qui représentent 50 % (enquête commerciale de terrain) des consommateurs de biens et de services du centre-ville. Du fait des grandes distances entre les villes, villages et bourgs limitrophes à Angerville, le manque d'infrastructure favorisant le déplacement des mobilités douces et l'offre restreinte de transport en commun, obligent les populations à utiliser la mobilité automobile pour venir à Angerville.

L'Objectif est de développer des solutions les plus efficientes possibles afin de mettre en place des moyens de déplacement doux et paisibles dans la mesure de la réalité du territoire. Cette orientation par ces fiches actions doit permettre de :

- ✓ Connecter par des liaisons douces le centre-ville avec ses quartiers limitrophes, mais aussi dans une autre mesure ses hameaux ;
- ✓ Structurer le centre-ville afin de faire cohabiter les différents types de mobilité sans pour autant faire disparaître la voiture qui est essentielle pour la population extérieure à la ville ;
- ✓ Développer une stratégie de gestion des places de stationnement et des circulations afin de fluidifier l'accès des populations en centre-ville.

L'orientation « mobilité » va contribuer à transformer les usages de déplacements au profit des mobilités douces et actives afin de permettre à la population d'avoir une véritable alternative à la voiture pour leur quotidien. L'objectif, à plus long terme, est d'accompagner la population à réduire l'usage systématique de la voiture dans leurs déplacements du quotidien.

• **Orientation 3 : Dimension « Biodiversité »**

L'orientation « Biodiversité » doit avoir pour effet de développer la nature en ville et de renforcer la biodiversité dans le territoire communal. L'intérêt de cette direction résulte du besoin d'anticipation face au changement climatique et à la réduction de la biodiversité sur la commune.

Au regard du territoire, l'objectif de cette orientation est de développer une grande diagonale verte reliant la commune d'Autruy-sur-Juine et celle de Pussay en traversant le territoire angervillois notamment, la rivière sèche, une parcelle non exploitée de 12 hectares, la réserve foncière du quartier de l'Europe et le centre-ville.

Cette diagonale est stratégique, car :

- ✓ Elle va permettre de connecter et renforcer des lieux potentiellement à fortes biodiversités, entre eux.
- ✓ Elle va contribuer à la constitution de lieux de fraîcheur et de biodiversité dans le tissu urbain pour l'amélioration de la qualité de vie de la population habitante et passante.

Enfin, cette orientation par ces fiches actions doit permettre de :

- ✓ Mailler le territoire afin de favoriser le déplacement de la faune et de la flore entre les différents foyers de biodiversité ;
- ✓ Intégrer et renforcer la végétation dans le tissu urbain ;
- ✓ Développer des actions pour désimperméabiliser les zones urbaines afin de lutter contre les îlots de chaleur et ainsi concevoir des îlots de fraîcheur ;
- ✓ Sensibiliser la population sur le sujet du dérèglement climatique et de la biodiversité ;

Toutes les actions mises en œuvre dans cette orientation doivent permettre de contribuer à protéger le patrimoine biologique et la qualité de vie des habitants de la commune.

- **Orientation 4 : Dimension « Attractivité »**

L'orientation « Attractivité » doit participer à renforcer l'attrait économique actuel du centre-ville et de la commune en général, mais aussi permettre de développer son attrait culturel et événementiel pour les habitants et les usagers des communes aux alentours.

Pour cela, l'objectif est de mettre en œuvre des actions qui pourront :

- ✓ Fédérer la dynamique commerciale des commerçants du centre-ville autour de l'organisation ;
- ✓ Porter activement, au côté de la communauté d'agglomération, l'extension de la zone industrielle du bois de la fontaine sur 11 hectares pour répondre aux besoins d'implantation d'entreprises et soutenir la dynamique d'emplois locales essentielle à l'activité économique du cœur de ville ;

- ✓ Inciter les nouvelles générations à s'impliquer dans le tissu associatif qui est vivant ;
- ✓ Permettre l'installation d'offres commerciales non existantes dans la commune ;
- ✓ Préserver les espaces de commerces existant en rez-de-chaussée ;
- ✓ Mettre en place des événements identifiables et fédérateurs entre les populations natives et nouvelles de la commune ;

L'intérêt de ces objectifs est de créer des éléments de cohésion sociale au travers des événements économiques, culturels et associatifs dans le centre-ville afin d'éviter la transformation de la commune en une ville dortoir. Cette orientation doit permettre de :

- ✓ Créer un écosystème fiable et durable autour des services de proximité économiques, culturels et sociétaux ;
- ✓ Contribuer à la connexion du territoire en tissant du lien social et surtout une identité locale reconnaissable par tous sur le territoire ;

Par cette orientation, l'enjeu est de renforcer le tissu commercial, artisanal et industriel existant et de recréer une cohésion sociale et sociétale au travers du centre-ville en lien avec sa périphérie. Ce dernier étant dans la mémoire collective, un lieu de rencontre, de vie et d'échange pour la population.

Ces 4 dimensions qui définissent les orientations du plan d'action opérationnel de la commune d'Angerville vont par la mise en œuvre des fiches actions, enclencher un renforcement de la centralité et de l'attractivité de la commune sur son territoire et permettre l'amélioration du cadre de vie des habitants.

En cas d'évolution des orientations ou objectifs en cours de programme, elles seront validées par le comité de pilotage, et feront l'objet d'un avenant à la présente convention. L'évolution des actions ne fait pas l'objet d'avenant.

Article 4 – Les Etudes

La conception du plan d'action opérationnel est basée sur la réalisation d'études qui sont organisées autour de l'exosquelette. La construction de cette structure permet de co-construire une stratégie solide, mais flexible au fil de l'eau. L'enjeu est de développer une stratégie efficiente, rationnelle et de qualité. C'est dans ce cadre que la commande d'un Plan Guide conjoint au diagnostic politique, a été réalisée afin de concevoir le socle du projet.

L'exosquelette qui structure le projet communal sera, en parallèle, de la concrétisation des premières fiches actions, affiné et enrichi par la mise en œuvre d'études approfondies. Elles engendreront des fiches d'actions complémentaires à celles déjà existantes dans le plan d'action opérationnel.

4.1. Etudes réalisées

Nom de l'étude	Object de l'étude	Maitre d'ouvrage	Financeur	Calendrier
Etude flash SHOP'IN	Analyse du commerce de centre-ville après la crise sanitaire	Commune d'Angerville	100% Banque des territoire (BDT)	Livraison septembre 2021
Plan Guide	Réalisation de l'exosquelette du plan d'action opérationnelle	Commune d'Angerville	50 % de co-financement de la Banque des territoire (BDT) 50 % fonds propre de la commune	Livraison en septembre 2022

4.2. Etudes en cours de réalisation

Dans le cadre de l'enrichissement de l'exosquelette du plan d'action opérationnel, plusieurs types d'études sont et seront mises en œuvre afin d'affiner les actions sur la commune.

Nom de l'étude	Object de l'étude	Maitre d'ouvrage	Financeur	Calendrier
Etude pré-opérationnelle OPAH-RU	Analyse et action sur le parc immobilier du centre-ville	Commune d'Angerville	50 % de l'ANAH 25 % de co-financement de la Banque des territoire (BDT) 25 % fonds propre de la commune	Lancement en 2022 Livraison de l'étude en 2023
Etude des mobilités et des stationnements	Analyse et action pour améliorer les mobilités douces sur le territoire	Commune d'Angerville	50% de l'ADEME-AVELO 2 - 20% de la Région - 30 % fonds propre	Lancement en 2022 Livraison de l'étude en 2023
Etude Démographique sur l'évolution de la population	Analyse l'évolution de la population pour le dimensionnement des future équipement public	Commune d'Angerville	25 % de co-financement de la Banque des territoire (BDT) 75 % fonds de la commune	Lancement en 2022 Livraison de l'étude en 2023
Atlas de la Biodiversité Communale (ABC)	Inventaire et action pour le développement de la biodiversité	Commune d'Angerville	Département / Région / co-financement de la Banque des territoire (BDT) / fonds propre de la commune	Lancement en 2023 Livraison de l'ABC en 2025

Article 5 – Le plan d’actions opérationnel

Le plan d’action est la traduction opérationnelle du projet de territoire qui se décline en actions de la collectivité et des acteurs territoriaux. Ce document évolutif consiste en la compilation des fiches actions validées, et éventuellement de la liste des projets en maturation ; il est transmis à chaque évolution à l’ANCT (délégation territoriale et direction de programme) à des fins de suivi.

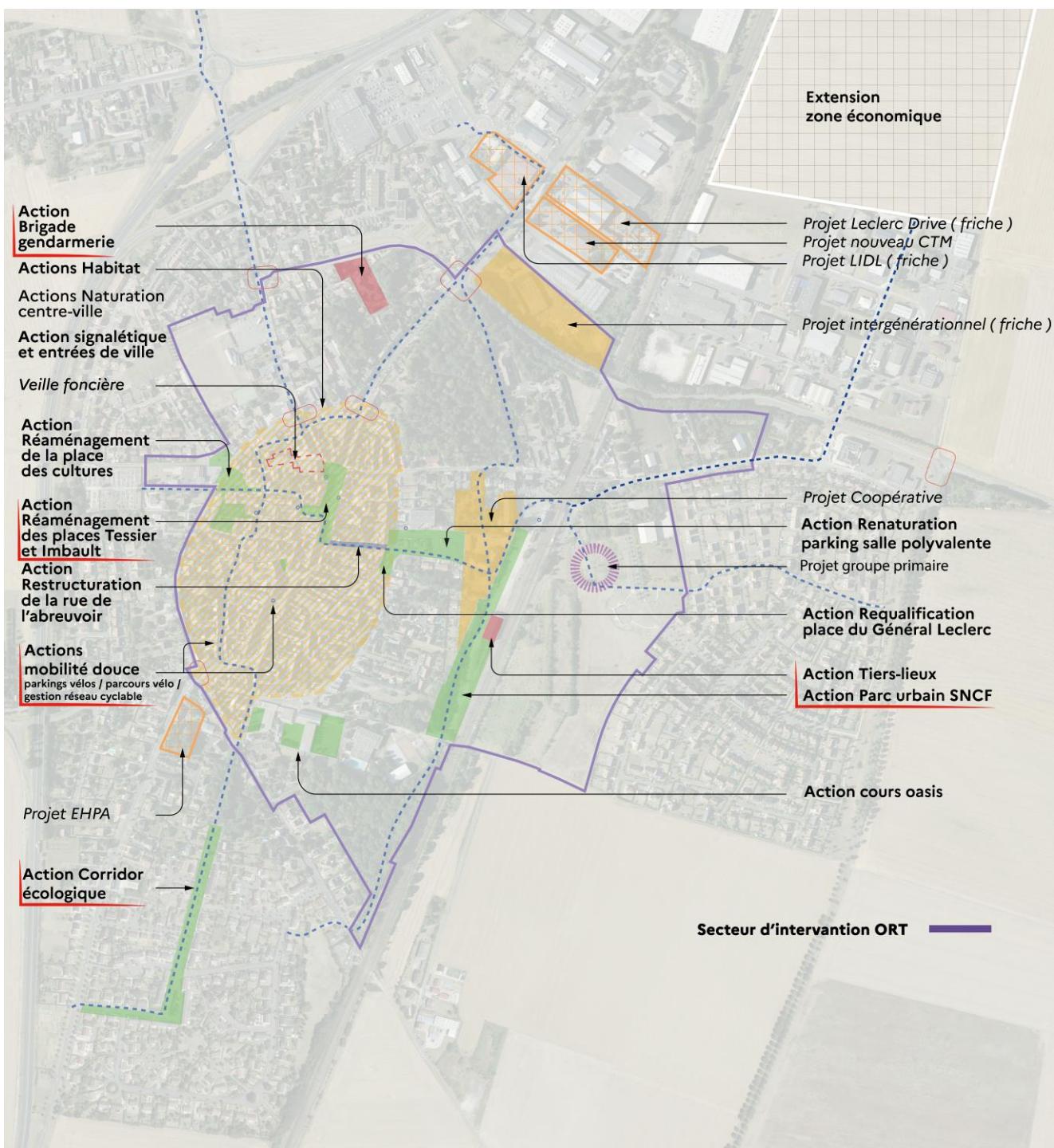
Les évolutions du plan d’action sont examinées et validées au fil de l’eau par le comité de projet, sans nécessité d’avenant de la présente convention.

Carte du périmètre de l’opération de revitalisation de territoire d’Angerville (ORT)



Carte du périmètre de l’Opération de Revitalisation de Territoire d’Angerville

Carte du plan d'action opérationnel de la commune



Synthèse du plan d'action opérationnel « Petites Villes de Demain » d'Angerville

5.1. Les actions

Les actions du programme Petites villes de demain sont décrites dans des fiches action ; elles ont vocation à alimenter directement le plan d'action du CRTE du territoire concerné.

L'inscription formelle des actions dans le programme PVD est validée par les instances de gouvernance en s'appuyant sur l'expertise des services déconcentrés de l'Etat, des opérateurs et des services des collectivités territoriales concernées.

Les actions prêtées, validées en comité de projet PVD, sont adressées à ~~chaque des financeurs appeler~~ à se prononcer dans leurs propres instances décisionnelles.

Le préfet peut saisir autant que de besoin la Direction de programme Petites villes de demain de l'ANCT (cf. article 6.3.) pour toute opération nécessitant un éclairage particulier.

Chaque fin d'année, une synthèse financière des contributions obtenues des différents financeurs est présentée en comité de projet, et transmise à la direction de programme Petites villes de demain de l'ANCT.

Voir en annexe III le tableau récapitulatif des fiches action à mettre en œuvre dans le cadre du plan d'action opérationnel qui sera enrichi au fil-de-l'eau.

Les actions à forts enjeux

Nom du projet	Porteur de projet	Description du projet	Calendrier de réalisation prévisionnel	Budget (€ HT)	Partenaires financeurs concernés
Corridor de biodiversité sur l'avenue Henri Renard	Commune d'Angerville	Désimperméabilisation et renaturation de l'avenue Henri Renard pour favoriser la biodiversité		1 000 000 €	Etat, région, Département
Réfection de la place du centre-ville	Commune d'Angerville	Aménagement des places Tessier et Maurice Imbault développement de la végétalisation et de l'optimisation des circulations		1 800 000 €	Etat, région, Département
Brigade de gendarmerie	Commune d'Angerville	Maintenir un service d'ordre public sur la commune			
Développement des mobilités douces et actives	Commune d'Angerville	Création d'itinéraire cyclable pour permettre le développement des mobilités douces et actives sur le territoire			Etat, région, Département
Création d'un parc urbain et d'un tiers lieu	Commune d'Angerville	Reconversion d'une friche de la SNCF en un parc urbain qui connecte le centre-ville avec ses quartiers. Le projet contribue à la réalisation d'un îlot de fraîcheur, aux développements des mobilités douces et à la dynamique économique avec la création d'un tiers lieu.			Etat, région, Département

5.2. Projets en maturation

Des projets, de niveaux de maturité différents peuvent être listés en annexe du plan d'action. Les projets feront l'objet d'un travail spécifique de maturation afin d'être proposés au plan d'action, lors du comité de pilotage ultérieur à la signature, en fonction de leur compatibilité avec les objectifs du contrat, de leur faisabilité, de leur valeur d'exemple et de leur dimension collective ou de leur effet d'entraînement.

Nom du projet	Porteur de projet	Description du projet	Calendrier de réalisation prévisionnel	Budget (€ HT)	Partenaires financeurs concernés
Groupe Scolaire	Commune d'Angerville	Réalisation d'un groupe scolaire afin de pallier à la saturation du groupe scolaire existant. En réflexion		8,5 millions €	Etat, région, Département
Projet immobilier sur la parcelle de la friche de la coopérative	Promoteur privé	Réalisation de 106 logements	Livraison en 2024		
Projet intergénérationnel	Promoteur Privé	Réalisation de 90 logements	Livraison en 2025		

Article 6 – Modalités d'accompagnement en ingénierie

Plusieurs partenaires sont susceptibles de proposer un soutien en ingénierie : les partenaires financiers (l'ANCT, la Banque des territoires, le Cerema, l'Ademe...), services déconcentrés de l'Etat, collectivités territoriales, agences techniques départementales, CAUE, CPIE, Agences d'urbanisme... pour les différentes phases du programme (élaboration du projet de territoire, définition et mise en œuvre des projets, participation des habitants, suivi et évaluation du contrat) qu'il conviendra de préciser et de rappeler dans le bilan du contrat. L'activation de cet accompagnement s'effectue selon les modalités de saisine et de contractualisation propres à chaque organisme.

Le soutien au territoire peut passer par un appui spécifique des établissements publics et opérateurs qui pourraient notamment mobiliser des financements pour le montage des projets et les investissements.

Article 7 - Engagements des partenaires

Les partenaires s'engagent à assurer la réalisation des actions inscrites à ce contrat.

7.1. Dispositions générales concernant les financements

Les financeurs s'efforcent d'instruire dans les meilleurs délais les demandes de financement qui leur sont soumises et à apporter leur appui pour contribuer à la réalisation des actions entrant dans leur champ d'intervention.

Les financements inscrits dans les fiches sont des montants prévisionnels donc susceptibles d'évoluer. Ils sont à mobiliser suivant les dispositifs et dispositions propres aux différents partenaires. Les éléments financiers qui y sont inscrits sont fondés sur une première analyse de l'éligibilité des actions proposées aux différentes sources de financement des partenaires, selon les modalités décrites dans les fiches actions, mais ne valent pas accord final.

Les montants de prêt, d'avance ou de subvention, sont indicatifs, sous réserve de : disponibilité des crédits et du déroulement des procédures internes à chaque partenaire, de l'instruction des dossiers, des dispositifs en vigueur à la date du dépôt, de la validation par les instances décisionnaires du partenaire considéré. Les décisions font l'objet de conventions spécifiques établies entre le partenaire et le porteur de projet.

7.2. Le territoire signataire

En signant cette convention, la commune d'Angerville assume son rôle de centralité au bénéfice de la qualité de vie des habitants de la commune et des territoires alentours, et sa volonté de s'engager résolument dans une trajectoire dynamique et engagée dans la transition écologique.

La commune s'engage à désigner dans ses services un chef de projet PVD responsable de l'animation du programme et de son évaluation.

Le signataire s'engage à animer le travail en associant les acteurs du territoire et en travaillant étroitement avec les partenaires du contrat (collectivités, entreprises, Etat, établissements publics, habitants, associations...) afin d'initier et de catalyser la dynamique du territoire en faveur du projet de territoire. Le partage des orientations et des actions qui découlent du projet de territoire est organisé localement au moment jugé opportun par la collectivité signataire, en accord avec l'Etat. Ce moment de partage a pour objectif, avant et également après la signature de la convention cadre, d'enrichir les actions, de favoriser la mobilisation autour du programme et l'émergence d'éventuels porteurs de projets.

Le territoire signataire s'engage à mobiliser les moyens, tant humains que financiers à la hauteur de ces capacités, pour le bon déroulement du programme, ainsi qu'à son évaluation.

Le territoire signataire s'engage à la mise en œuvre des actions inscrites au programme sous condition des disponibilités financières, dont il est maître d'ouvrage.

7.3 L'État, les établissements et opérateurs publics

L'Etat s'engage à travers ses services, services déconcentrés et établissements à accompagner l'élaboration et la mise en œuvre du programme, dans une posture de facilitation des projets.

L'appui de l'État porte en particulier sur l'apport d'expertises techniques et juridiques et la mobilisation coordonnée de ses dispositifs de financement au service des projets du programme.

L'État s'engage à optimiser les processus d'instruction administrative et à examiner les possibilités d'expérimentation de procédures nouvelles, ou de simplification de procédures existantes, sur la base de projets précis qui lui seraient présentés dans le cadre du programme.

L'État soutient l'ingénierie des collectivités par le cofinancement via le FNADT de postes de chefs de projet, en complément des crédits apportés par les opérateurs partenaires du programme. Il s'engage à étudier et à soutenir le possible cofinancement des actions inscrites dans le programme, qui seraient éligibles aux dotations et crédits de l'État disponibles.

Le soutien au territoire peut passer par un appui spécifique des établissements publics et opérateurs qui mobiliseront notamment des financements pour le montage des projets et les investissements. Ce soutien permettra de renforcer la capacité d'ingénierie, l'animation du territoire ainsi que les projets eux-mêmes.

En particulier :

- L'ANCT peut accompagner les territoires en conseil et ingénierie, via ses différents programmes d'intervention (France Service, tiers-lieux, ...) et dans ses domaines d'expertise comme par exemple la revitalisation commerciale. L'ANCT soutient également les projets par le pilotage du programme Petites villes de demain, et en particulier du Club ;
- La Caisse des dépôts peut mobiliser la Banque des territoires pour accompagner les acteurs locaux dans leurs projets de développement territorial - conseil et ingénierie, prêts, investissements en fonds propres, services bancaires, consignations et dépôts spécialisés ;
- L'Anah peut apporter un accompagnement aux différentes phases d'une stratégie en matière d'amélioration de l'habitat pour des interventions intégrant les thématiques spécifiques relevant de ses priorités (la lutte contre l'habitat indigne et dégradé, la précarité énergétique, la fragilisation et dégradation des copropriétés, le vieillissement de la population, tant en phase pré-opérationnelle qu'opérationnelle. Cet accompagnement peut être destiné aux propriétaires (occupants ou bailleurs), syndicats de copropriétaires, collectivités ou opérateurs immobiliers ;
- Le Cerema peut apporter un appui pour l'élaboration des projets de territoires et des plans d'action, ainsi que pour la phase de mise en œuvre et d'évaluation et dans ses domaines d'expertise (par exemple, la stratégie foncière et d'aménagement durable, la transition écologique, les mobilités, la revitalisation économique et commerciale) ;

- L'ADEME peut apporter un appui à travers un contrat d'objectifs transversal sur la durée du contrat de transition écologique et intervenir en soutien de certaines opérations du programme.

D'autres établissements publics ou opérateurs de l'État peuvent intervenir : l'Office français pour la biodiversité (OFB), la Banque publique d'investissement (Bpifrance), l'Agence française de développement (AFD), etc.

Les contributions spécifiques des établissements publics et opérateurs sont portées en annexe 3.

7.4. Engagements de la Région

La Région en qualité de cheffe de file des politiques de transport, de formation professionnelle, d'aménagement du territoire, de développement économique, de tourisme et d'environnement, apportera son concours aux actions visées par le programme.

Elle s'engage à désigner dans ses services un ou plusieurs référent(s) pour participer à la gouvernance du programme ainsi qu'au dispositif de pilotage, de suivi et d'évaluation des actions et projets.

La Région s'engage à soutenir de manière prioritaire les actions et projets du programme compatibles avec ses politiques publiques et cadres d'intervention, sous réserve que les porteurs de projet déposent un dossier complet pour instruction et répondent aux sollicitations de la collectivité pour l'instruction du dossier et éclairer l'exécutif sur la décision à intervenir.

Elle s'engage à faciliter et à accélérer l'instruction des demandes afin que la commune puisse rapidement mettre en œuvre son plan d'action opérationnel.

La Région, via ses cadres d'interventions ou les dispositifs européens, pourra apporter un appui financier aux opérations et actions inscrites au programme. Ces opérations devront faire l'objet d'une sollicitation officielle de subvention, avec un dépôt de dossier. L'éligibilité sera instruite et étudiée au regard des dispositifs sollicités en vigueur et des disponibilités financières. La décision fera l'objet d'une délibération de la Commission Permanente de la Région.

7.5. Engagements du Département

Le Département en qualité de chef de file des politiques de solidarité mais également de son rôle sur les politiques de mobilité et les espaces naturels sensibles, ainsi que le numérique, apportera son concours aux actions visées par le programme.

Le Département s'engage à désigner dans ses services un ou plusieurs référent(s) pour participer à la gouvernance du programme ainsi qu'au dispositif de pilotage, de suivi et d'évaluation des actions et projets.

Le Département s'engage à soutenir de manière prioritaire les actions et projets du programme qui sont compatibles avec ses politiques publiques et cadres d'intervention, sous réserve que les porteurs de projets déposent un dossier complet pour instruction et répondent aux sollicitations de la collectivité pour l'instruction du dossier et éclairer l'exécutif sur la décision à intervenir.

Le Département, via ses cadres d'interventions ou les dispositifs européens, pourra apporter un appui financier aux opérations et actions inscrites au programme. Ces opérations devront faire l'objet d'une sollicitation officielle de subvention, avec un dépôt de dossier. L'éligibilité sera instruite et étudiée au regard des dispositifs sollicités en vigueur et des disponibilités financières. La décision fera l'objet d'une délibération de la Commission Permanente du Département.

Il s'engage à faciliter et à accélérer l'instruction des demandes afin que la commune puisse rapidement mettre en œuvre son plan d'action opérationnel.

7.6. Engagements des autres opérateurs publics

Un ou des opérateurs publics s'engagent à désigner dans leurs services un ou plusieurs référent (s) pour participer à la gouvernance du programme ainsi qu'au dispositif de pilotage, de suivi et d'évaluation des actions et projets.

Ce ou ces opérateurs publics s'engagent à soutenir de manière prioritaire les actions et projets du programme, compatibles avec leurs politiques publiques et cadres d'intervention.

7-6-1. Opérateur public Agence Nationale de l'habitat (ANAH)

Dans le cadre du programme « Petites Villes de Demain », l'ANAH pourra mettre à disposition des partenaires locaux des outils de connaissance du parc privé, mais aussi financer des études permettant la définition de la stratégie d'intervention pour redonner une attractivité au centre-ville. L'Agence pourra également accompagner la collectivité en finançant des dispositifs permettant le montage d'opérations complexes de recyclage foncier et de résorption de l'habitat indigne (opération du type OPAH-RU), ou le traitement des copropriétés dégradées.

7-6-2. Gendarmerie nationale

La gendarmerie nationale présente au cœur de son territoire s'engage dans une action quotidienne pour être plus proche de la population. Dans le cadre du programme « Petites Villes de Demain », cette institution va renforcer son investissement sur trois grands principes :

- Proximité entre la gendarmerie et les habitants : Cela se traduit par une action de prévention de sécurité du quotidien lors des différentes manifestations, les marchés et au moins 1 fois par semaine au sein de la commune par des patrouilles pédestres permettant d'être plus proche de la population et de ses habitants. Cela peut se traduire également par la prévention auprès des seniors, des commerçants, et auprès des établissements scolaires.
- Une meilleure visibilité pour lutter contre tous types de sentiment d'insécurité par la présence de patrouille pédestre dans tous les quartiers de la ville pour maintenir l'ordre et occuper le terrain. Par la présence de contrôle routier pour lutter contre l'insécurité routière avec des axes importants (RN 20-CD 145/ CD 6 CD 838),
- Action conjointe avec la police municipale ; des actions "flash" ou coup de poing pourront être organisées afin de procéder à des actions de prévention et d'occupation territoriale au moins une fois par mois mais aussi dans la lutte contre les autres types d'insécurité.

7.7. Mobilisation des citoyens et des acteurs socio-économiques

Il s'agit de renforcer la cohésion territoriale et l'appartenance nécessaires à la dynamique de transformation du territoire en mobilisant, écoutant, faisant participer les habitants et les acteurs socio-économiques à la décision du cap collectif.

La dynamique d'animation du projet vise une communication et une sensibilisation en continu pour permettre aux acteurs et partenaires de s'associer aux actions de transformation ; une attention particulière sera portée à la facilitation de la mobilisation citoyenne en faveur du projet collectif. Concrètement, la mobilisation des citoyens peut prendre deux types de formes : la participation des publics à l'élaboration de la décision publique d'une part, et les initiatives citoyennes prises et mises en œuvre par les citoyens eux-mêmes d'autre part.

Les entreprises, de par leur impact sur l'environnement et l'emploi, sont des acteurs indispensables au projet de développement écologique et économique du territoire ; leur collaboration peut permettre d'identifier de nouvelles synergies en particulier dans une logique d'économie circulaire.

7.8. Maquette financière

La maquette financière pluriannuelle est établie à la signature de la convention cadre voire annexe IV.

Elle est mise à jour au fil de l'eau et présentée au comité de projet. La maquette financière annuelle (consolidation au 31 décembre) est adressée chaque année en janvier au préfet de département ainsi qu'à la direction de programme PVD de l'ANCT. Pour la première année, la maquette financière annuelle est adressée à la direction de programme PVD de l'ANCT en même temps que la convention cadre.

Article 8 – Gouvernance du programme Petites villes de demain

Les collectivités porteuses mettent en place une gouvernance pour assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du programme, en association étroite avec l'Etat, confirmant (et ajustant si nécessaire) le fonctionnement installé à l'occasion de la convention d'adhésion pour l'élaboration de la stratégie. Cette gouvernance est intégrée à la gouvernance mise en place pour le Contrat de relance et de transition écologique.

Sont systématiquement invités au comité de projet les représentants de l'exécutif, des services de l'Etat, de la Caisse des dépôts – Banque des territoires, de l'Anah, du Cerema, de l'ADEME, ainsi que d'autres établissements publics et opérateurs mobilisés en appui du programme Petites villes de demain, et de représentants des collectivités départementales et régionales si elles sont cosignataires.

Il siégera au moins une fois par an pour :

- Valider l'évaluation annuelle du programme, sur la base des indicateurs de suivi et d'une synthèse financière ;
- Examiner l'avancement et la programmation des actions, y compris financièrement (actualisation du plan de financement) ;

- Étudier et arrêter les demandes d'évolution du programme en termes d'orientations et d'actions (inclusion, adaptation, abandon...);
- Décider d'éventuelles mesures rectificatives.

Le chef de projet PVD désigné alimente le comité de pilotage et en particulier :

- Veille en détail au bon déroulement des actions prévues au programme, vérifie l'avancement des dossiers, analyse les éventuelles situations de blocage pour proposer des mesures visant à permettre l'avancement des projets ;
- Établit le tableau de suivi de l'exécution ;
- Met en place les outils d'évaluation et analyse les résultats des évaluations ;
- Propose les évolutions des fiches orientations ;
- Propose les évolutions et les propositions d'ajouts de fiches actions.

Dans le cadre de la gouvernance de l'ORT de la CAESE, une instance de suivi annuelle se tiendra à minima en comité de pilotage ORT.

Elle sera présidée par la CAESE, ce comité de pilotage permettra de mesurer les avancées de chacun des périmètres d'intervention ORT du territoire en présence du représentant de l'État.

L'objectif de ce comité de pilotage est de s'assurer de la cohérence globale sur le territoire des projets menés au regard du projet de territoire, pour les enjeux en matière d'habitat, mobilité, activité économique, transition écologique, service à la population...

Article 9 - Suivi et évaluation du programme

Un tableau de bord de suivi du programme est établi, régulièrement renseigné, décrivant l'avancement des orientations et actions (taux de réalisation, mobilisation des moyens et financement, indicateurs...). Il est tenu à jour par le chef de projet PVD. Il est examiné par les services de l'Etat et présenté en synthèse au comité de pilotage. D'autres tableaux de bord partagés, complémentaires, peuvent être établis, en fonction des besoins, et mis à disposition auprès de l'ensemble des parties prenantes.

Le dispositif d'évaluation, articulé sur plusieurs niveaux (intégralité du programme, orientations et actions) avec la définition des indicateurs et la désignation des acteurs en charge de son fonctionnement, fera l'objet de comptes rendus une fois par an devant le comité de pilotage. Il s'intégrera au dispositif national d'évaluation du programme national PVD.

Article 10 - Résultats attendus du programme

Les résultats seront suivis et évalués. Le ou les indicateurs à l'aune desquels ces résultats sont évalués seront choisis en cohérence avec l'objectif recherché lors de la mise en œuvre de l'action.

Les objectifs détaillés et les indicateurs propres à chaque action sont précisés dans chaque fiche action en annexe 3.

Article 11 – Utilisation des logos

Chacune des Parties autorise à titre non exclusif l'autre Partie à utiliser son nom et son logo, pour toute la durée du Contrat afin de mettre en avant le partenariat entre les parties, et à le faire figurer de façon parfaitement visible et lisible sur ses supports de communication faisant référence aux actions réalisées dans le cadre de cette convention.

Il est précisé qu'aucun matériel, visuel, création, annonce, message de quelque nature que ce soit faisant référence à l'une des Parties ne pourra être créé, réalisé et/ou diffusé par l'autre Partie sans son consentement écrit au préalable.

Chacune des Parties reconnaît qu'elle n'acquiert aucun droit sur la charte graphique de l'autre Partie autre que celui de l'utiliser conformément aux dispositions de la présente clause et qu'elle n'est pas autorisée à utiliser et / ou exploiter les marques, dénominations sociales, logo et plus généralement tous les droits de propriété intellectuelle afférents aux signes distinctifs à l'autre Partie, de quelque façon que ce soit notamment pour leur reproduction, communication et / ou adaptation et pour quelque raison que ce soit y compris à titre de référence commerciale ou pour sa propre communication.

Le droit d'utiliser les éléments verbaux/graphiques de chacune des Parties est accordé uniquement pour la durée du Contrat et prendra automatiquement fin, sans qu'aucune formalité ne soit nécessaire, à son terme, qu'elle qu'en soit la raison.

La commune est invitée faire figurer le panneau signalétique Petites villes de demain en entrée de ville.

Chaque opération réalisée doit faire l'objet d'un affichage pendant les travaux :

- Identifiant clairement le lien avec le programme Petites villes de demain : logo ANCT/PVD et mention « L'Etat s'engage pour l'avenir des territoires » (modèle disponible en ligne);
- Ainsi que les logos et mentions liés aux modalités d'attribution des subventions et financement propres à chaque Partie.

Article 12 – Entrée en vigueur, durée de la convention et communication

L'entrée en vigueur du programme est effective à la date de signature du présent contrat, jusqu'à mars 2026.

Au terme de la convention, un bilan sera conduit pour en évaluer les résultats et les impacts.

La présente convention est publiée au recueil des actes administratifs de l'EPCI signataire. Elle est

transmise pour information au DDFIP ainsi qu'à l'ANCT. Elle pourra faire l'objet d'une mise en ligne, au niveau local et par l'ANCT.

Article 13 – Evolution et mise à jour du programme

Le programme est évolutif. Le corps de la convention et ses annexes peuvent être modifiés par avenant d'un commun accord entre toutes les parties signataires du programme et après avis du comité de projet. C'est notamment le cas lors d'une évolution de son périmètre ou de l'intitulé des orientations, de leurs objectifs et indicateurs.

Article 14 - Résiliation du programme

D'un commun accord entre les parties signataires du programme et après avis favorable du comité de pilotage, il peut être mis fin à la présente convention.

Article 15 – Traitement des litiges

La présente convention est régie par le droit français.

En cas de contestation, litiges ou autres différends éventuels sur l'interprétation ou l'exécution de la convention, les parties s'efforceront de parvenir à un règlement à l'amiable entre elles.

A défaut, et préalablement à l'engagement de toute action contentieuse et sous réserves des dispositions prises au titre des articles précédents, les parties s'engagent à recourir à la médiation en application des articles L 213-1 du code de la justice administrative du différend qui les oppose et de saisir le président du Tribunal administratif de Versailles à l'effet d'organiser la mission de médiation et de désigner la ou les personnes qui en seront chargées.

En cas d'échec d'une solution amiable, tout litige ou contestation auxquels la présente convention pourrait donner lieu tant sur sa validité que sur son interprétation, son exécution ou sa réalisation, sera soumis aux tribunaux compétents du ressort de la juridiction de Versailles.

Article 16 – ANNEXES

- ✓ Annexe 1 – Plan d'action opérationnel stratégiques
- ✓ Annexe 2 – Périmètre d'intervention ORT de la commune d'Angerville
- ✓ Annexe 3 – Fiches Actions du plan d'actions opérationnel d'Angerville
- ✓ Annexe 4 – Maquette financière

Convention Signée à Angerville le

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le 20/12/2022

Berger
Levraud

ID : 091-219100161-20221216-DCM20220804-DE

Le Maire d'Angerville,

**Le Préfet de l'Essonne,
Délégué local de l'ANAH,**

**le Président délégué de la
Communauté d'agglomération
Etampois Sud Essonne,**

Johann MITTELHAUSSER

Bertrand GAUME

Bernard DIONNET

**Le Colonel du groupement de
gendarmerie départementale
de l'Essonne**

**Le Président du conseil
Départemental de l'Essonne,**

**Le Directeur territorial de
l'Essonne de la
Banque des territoires,**

Le colonel SUBLÉT

François DUROVRAY

Richard CURNIER

**La Présidente de la région
Île-de-France,**

Valérie PECRESSE



ANNEXE I

Plan d'action opérationnel



agence nationale
de la cohésion
des territoires



Préambule

Le plan d'action opérationnel d'Angerville consiste à prendre en considération les besoins des populations de manière transversale et diverse afin d'établir une stratégie de revalorisation et de renforcement de la centralité de la commune sur son territoire. Le plan a pour ambition de traiter 4 grandes orientations (Attractivité, Mobilité, Habitat et Biodiversité) qui ont été identifiées comme majeures dans l'amélioration du cadre de vie de la population habitante et consommatrice de la commune. Ce travail de plan d'action, développé dans le périmètre de l'ORT, est élaboré en ayant un regard sociétal et territorial. En effet, les actions mises en œuvre prennent en considération aussi les impacts sur la qualité de vie des populations extérieures au périmètre de l'ORT.

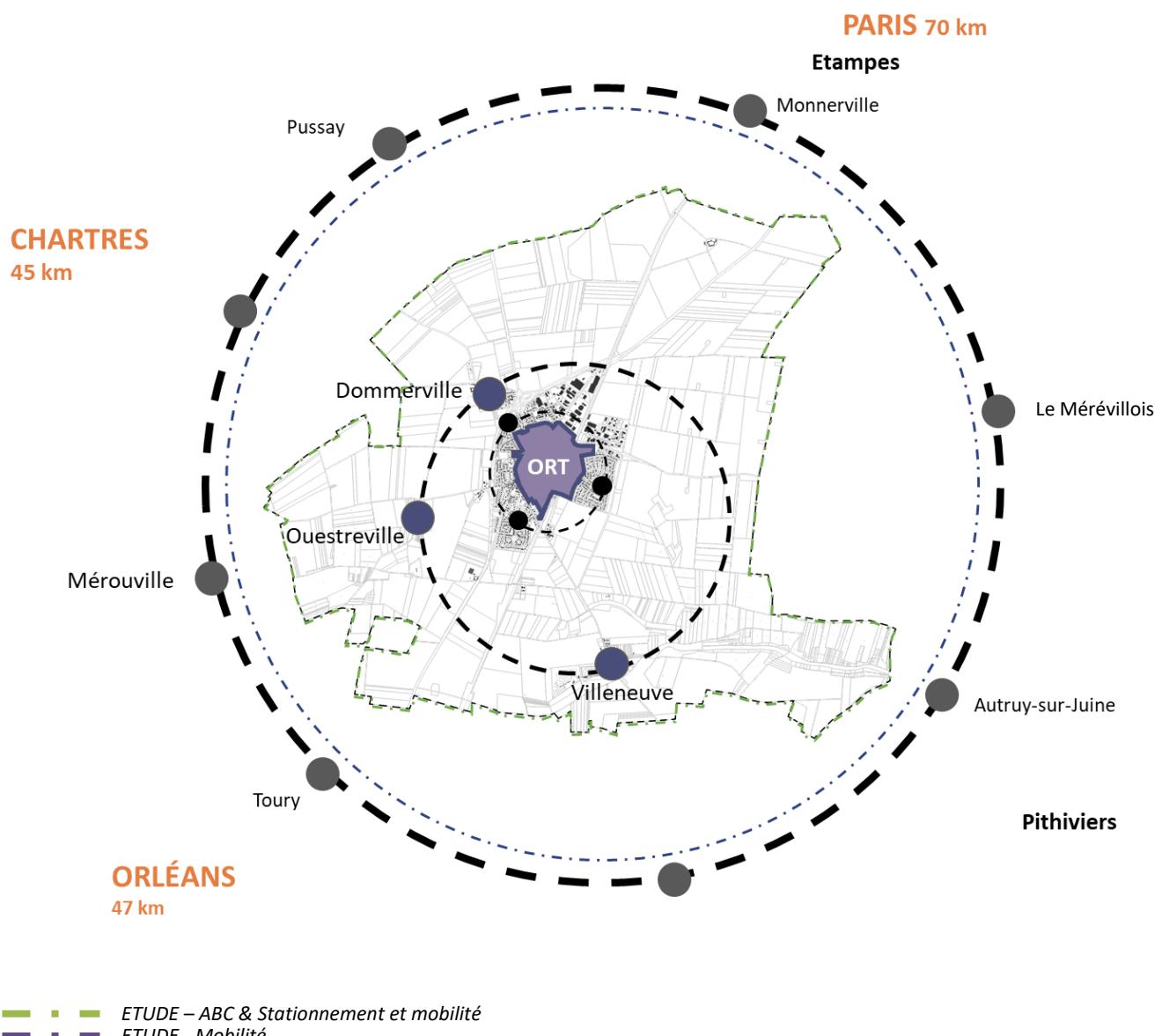
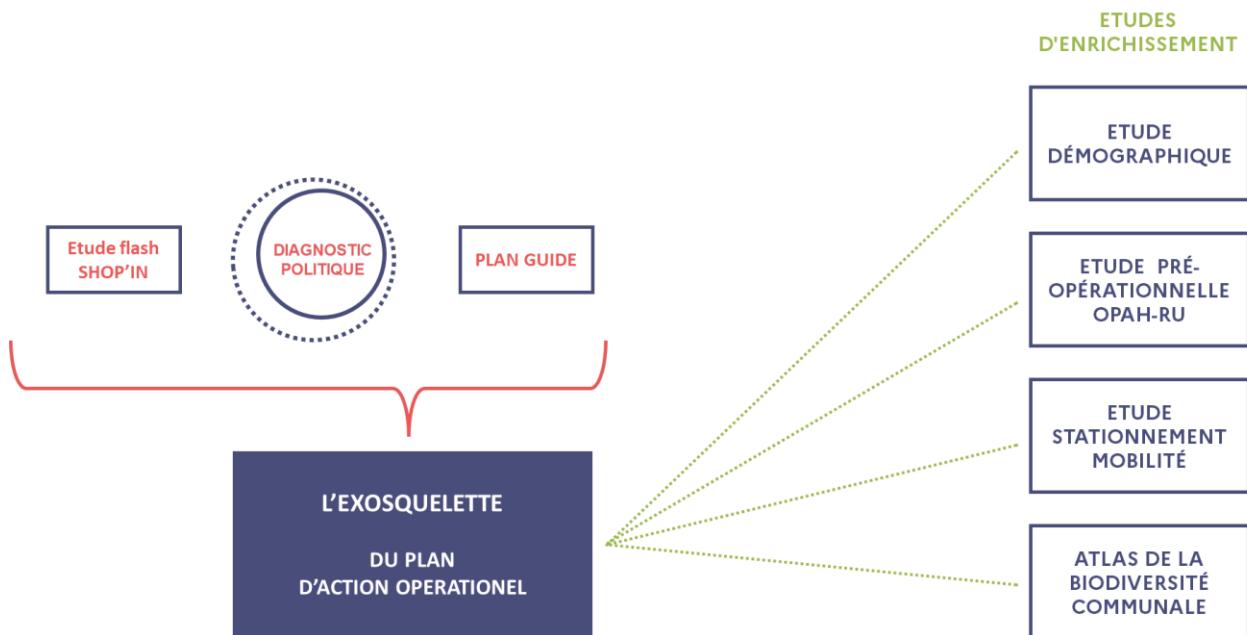


Schéma représentant l'influence du périmètre de l'ORT sur l'ensemble du territoire

Afin de mettre en œuvre un plan d'action réaliste et viable sur le territoire, la stratégie de conception est de réaliser un socle solide, mais flexible, à travers la réalisation d'un exosquelette qui sera par la suite affiné au fil de l'eau grâce à des études d'enrichissement (étude pré-opérationnelle OPAH-RU, étude démographique, Atlas de la biodiversité, Étude Mobilité et stationnement)

La démarche est de faire dialoguer les connaissances politiques (expérience du territoire) avec les connaissances scientifiques (données, expertise, etc.).

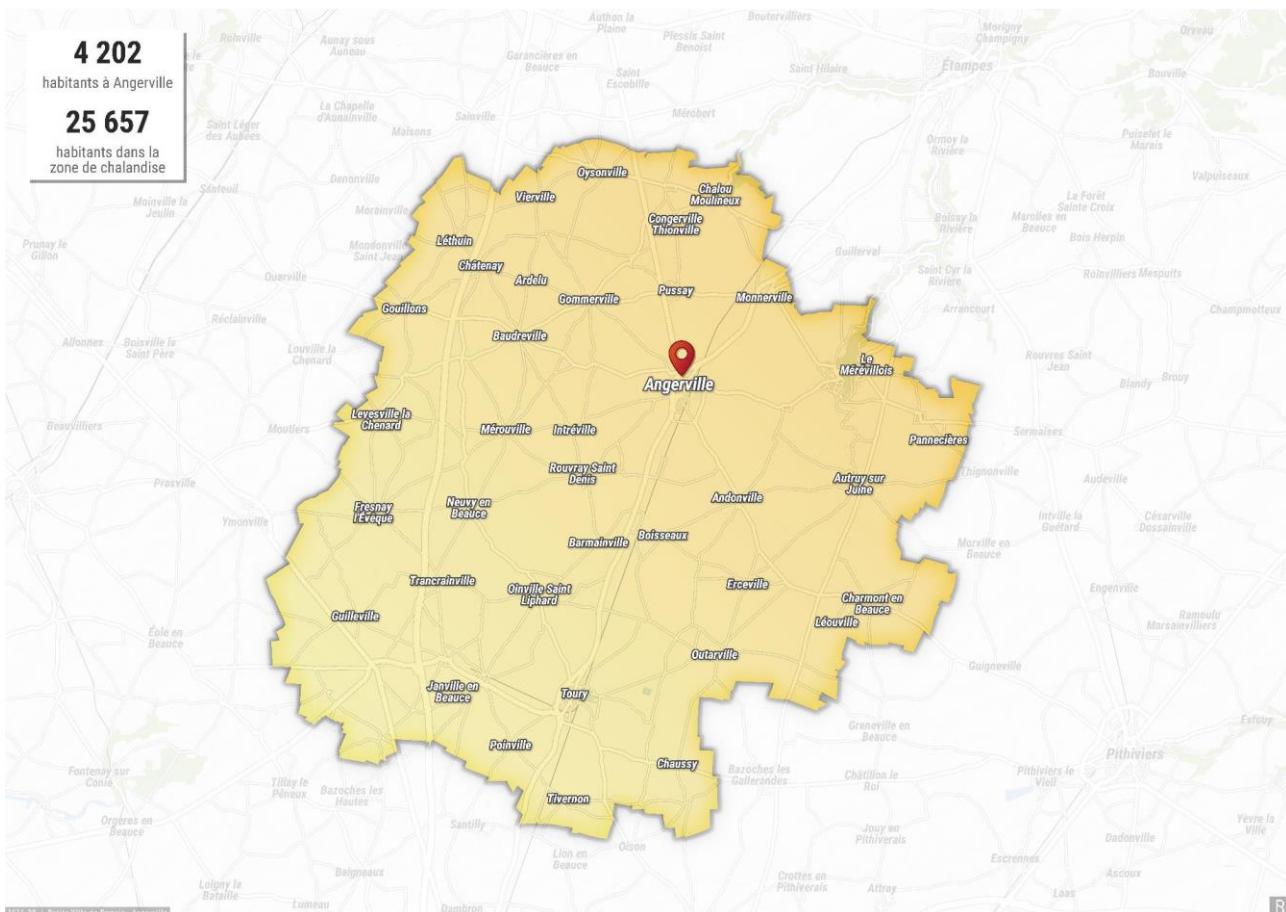


L'élaboration de l'exosquelette a pu être identifiée grâce à la réalisation de trois diagnostics complémentaires. Ces travaux ont permis d'échanger et de confronter des points de vue, des interrogations et des solutions possibles. C'est avec ces recueils d'informations transversales que la stratégie a pu être développée.

Pour cela trois éléments ont été réalisés :

- **L'étude Shop'in** : qui a permis de faire un état des lieux sur le tissu commercial de la commune et d'identifier d'où venaient les consommateurs. Les éléments à retenir de cette étude sont :
 - o La force du secteur du service au sein du cœur de ville. Les salariés font « vivre » les commerces d'Angerville.
 - o L'hyperspecialisation du cœur de ville dans le secteur du service (banques, agences immobilières) captent les locaux les plus structurants.
 - o Que tous les marqueurs socio-économiques sont « verts »
 - o Qu'un projet de réaménagement du cœur de ville serait une véritable opportunité d'amélioration de l'animation urbaine ;

- Le renforcement de la synergie entre la zone commerciale et le centre ville serait stratégique. Il s'agit de les « rapprocher » pour mieux capter la clientèle de la polarité périphérique ;
- L'anticipation face au risque d'augmentation substantielle de la vacance en cas de difficulté du secteur du service (banque et assurance) ;
- De protéger les locaux commerciaux face au risque d'une transformation en logements ;
- De mieux capter les populations installées de l'autre côté de la voie ferrée qui est une vraie rupture urbaine.



Zone de rayonnement : cartographie de la zone de rayonnement

- Plus de 25.000 chalands
- Une attraction assez étendue grâce à la zone commerciale d'Angerville
- Rayonnement plus important au Sud compte-tenu du manque d'offre. La population vient de la région Centre (départements Eure-et-Loir & Loiret)
- Rayonnement limité vers Etampes et Pithiviers au regard de leur armature commerciale.

- **Le diagnostic politique** : a permis aux élus d'échanger sur la perception qu'il et qu'ont leurs concitoyens sur leur commune. Au travers, des différents ateliers de concertation qui ont traité de plusieurs thématiques (attractivité, biodiversité, mobilité et habitat), les élus ont pu clarifier et identifier des enjeux à questionner, à savoir :

- Diagnostic partagé « Attractivité » :

L'objectif global qui ressort, c'est d'accroître la fréquentation du centre-ville. Mais surtout, de **développer la notoriété** de la commune afin **d'attirer des populations** qui viennent vivre à Angerville, **pour sa culture, ses valeurs et son animation**. Cela, peut-être un début de réponse afin d'éviter que la commune ne devienne une simple ville dortoir.

Le projet de la commune doit, par ses actions, permettre de **fédérer les habitants, les commerçants et toutes les générations autour d'un projet reconnu par tous**.

- Diagnostic partagé « Biodiversité »

Cet atelier révèle que de multiples actions sont possibles dans le centre-ville afin de générer un meilleur environnement pour **le bien-être des citoyens et de la biodiversité**. Ce travail permet de constater que, mise à part des aménagements lourds comme **la perméabilisation des places** de stationnement, d'autres actions moins onéreuses pourraient éventuellement être réalisées à court terme.

Toutefois, il est important de souligner **le besoin de mettre en place des évènements pédagogiques pour la biodiversité** afin de sensibiliser les citoyens et surtout **la jeune génération** plus réceptive à cette démarche. En effet, les échanges ont mis en lumière les besoins de montrer et valoriser le travail des différents acteurs (Agriculteurs, associations, services techniques) dans la biodiversité, cela, dans un souci de transparence et compréhension de leur travail et actions sur le territoire.

L'organisation d'**une semaine de la biodiversité** qui regrouperait **les actions existantes et de nouvelles couplées avec le partenariat d'acteurs locaux**, permettra d'avoir **une véritable tribune** de communication en faveur de la biodiversité et de fédérer la population autour de valeur commune de la nature.

Par **la pédagogie**, c'est aussi une manière d'éduquer, de renseigner et de convaincre les habitants usagers et consommateurs d'adapter **leurs habitudes alimentaires et de gestion des espaces naturels** privés comme publics.

- Diagnostic partagé « habitat »

On peut observer deux types de stratégie globale à mettre en œuvre. On a celle de **la réhabilitation des corps de ferme** ou d'îlot qui peuvent facilement être mis en place tout en répondant aux exigences (stationnement et espace vert extérieur). Et l'autre stratégie consiste à accepter que les logements existants ne puissent pas répondre aux exigences, mais que l'espace public puisse par son aménagement y répondre au mieux.

- Diagnostic partagé « Mobilité »

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les actions potentielles sur la mobilité à Angerville, ne nécessitent pas forcément de grands travaux. Le diagnostic s'attache plutôt à développer dans un

premier temps une priorité sur la **communication** et la **responsabilité** de chacun dans sa pratique de l'espace public.

Néanmoins, des aménagements devront être mis en place afin de faciliter et d'accompagner cette cohabitation entre la voiture et la mobilité douce par la création et la gestion de parking (box, stationnement).

L'objectif du développement de la mobilité douce dans le centre-ville et ses alentours, est de créer des connexions afin de proposer une **véritable alternative d'usage** à la voiture pour aller dans le centre-ville sachant que l'augmentation de la population va accroître le nombre de voitures qu'il nous faudra anticiper. Au-delà des problématiques de stationnement, c'est aussi une **question de qualité de vie** de pouvoir se déplacer en **toute sécurité** en prenant du **plaisir** à déambuler dans la ville.



Carte résumant le diagnostic des ateliers avec les élus

- **Le Plan Guide** : met en lumière plusieurs enjeux à développer dans le plan d'action opérationnel à savoir :

L'identité agricole comme fondement du projet de territoire

- Soutenir la diversité de l'agriculture et encourager le développement de filières spécifiques, génératrices de richesses paysagères en symbiose avec les quartiers urbains riverains ;
- Redonner sa place à l'arbre dans l'espace agricole contemporain ;
- Reconnaître et préserver les chemins et routes rurales de qualité, ouvertes sur le grand paysage. Des axes comme rôle d'accroche entre le bourg-centre et ses hameaux. S'inscrire dans une trame paysagère verte à la grande échelle ;
- Angerville, une séquence paysagère à dominante agricole au sein du GR111 ;
- Reconstituer une trame verte structurante en s'appuyant sur les entités boisées existantes ;



- Masse boisée à préserver
- Trame verte, entité à fort potentiel écologique à développer
- Lisière urbaine à installer
- Maillage doux structurant à signifier et à intégrer dans un paysage marqué
- Point de vue sur le grand paysage à valoriser
- Polarité urbaine à relier



AMÉNAGER LA VILLE AU 1/4 D'HEURE EN AMÉNAGEANT UN MAILLAGE COMPLET METTANT EN RÉSEAU L'ENSEMBLE DES HAMEAUX, DES QUARTIERS ET DES PÔLES D'ÉQUIPEMENTS.

- Maillage communal sécurisé pour les modes doux reliant l'ensemble des lieux de vie et des pôles d'équipements.
- GR 111, itinéraire pédestre intercommunal
- Axe structrant reliant les hameaux au bourg-centre, et aux pôles d'équipements
- Franchissement de la voie SNCF condamnée qui questionne sur la relation avec le quartier de l'Europe
- Franchissement existant de la voie SNCF condamné inter-quartier à sécuriser pour les modes doux
- Franchissement existant intercommunal à conforter
- Apaiser, paysager et faciliter le franchissement de la N20

FAIRE EMERGER UNE TRAME PAYSAGÈRE STRUCTURANTE OUverte ET INSPIRÉE DU L'UNIVERS AGRICOLE FONDÉMENT DE L'IDENTITÉ D'ANGERVILLE.

UNE TRAME Verte SUPPORT D'USAGES ET DE VALEURS ÉCOLOGIQUES.

- Entité boisée existante à ouvrir et à activer
- Frange urbaine existante à renforcer
- Espace de micro proximité à végétaliser et à relier
- Trame verte à haute valeur écologique et sociale à aménager inspirée de la lisière boisée et cultivée
- Chemin rural et route rurale de qualité, ouverts sur le grand paysage à préserver
- Chemin rural structurant à signifier et à paysager
- Points de vue sur l'espace agricole, ouverture sur la grand paysage
- Potentiel de trame verte à haute valeur écologique à raccrocher au centre-bourg
- Usages des lieux à inscrire dans la trame verte (cultiver, de balader, relier, s'amuser...)

RECONQUÉRIR ET INTENSIFIER LE COEUR DE VILLE ET LES ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ DES HAMEAUX DANS UNE LOGIQUE PATRIMONIALE.

AGIR SUR LA REVERSIBILITÉ DES ESPACES POUR REDONNER LA PLACE AUX PIÉTONS ET AUX ESPACES DE RENCONTRES.

- Maillage urbain structurant à dominante piétonne : Armature des espaces publics structurant reliant les pôles d'équipements
- Centre ville élargi et intensifié avec la reconquête des logements vacants et l'intensification des zones urbaines
- Entité urbaine et paysagère des hameaux à renforcer, et à maintenir dans ses limites existantes
- Patrimoine bâti des corps de fermes à réhabiliter et à restaurer dans l'esprit du lieu
- Porte d'entrée dans le cœur de ville à signifier et à aménager
- Pôle stratégique d'animations support d'événements culturel et sociaux vecteur de cohésion
- Futur pôle d'équipement de l'Europe conditionné par les accès et à intégrer dans l'armature paysagère

Le plan guide de cœur de ville s'inscrit dans le projet de territoire de ~~mairie~~ transversal



- **Assurer les conditions d'accueil d'une nouvelle population** au plus près des services, nécessaire pour pérenniser les équipements en place, conforter les commerces et assurer leur renforcement dans le temps ;
- **Renforcer la qualité urbaine** conjuguant esprit rural et dynamique urbaine en s'appuyant sur le patrimoine bâti et naturel ;
- **Concilier les différentes pratiques du cœur de bourg** : l'accès aux commerces des chalands extérieurs, le confort d'usages des piétons et cycles des habitants ;
- **Préfigurer les nouvelles pratiques**, anticiper les nouveaux modes de consommation, l'évolution des modes de déplacement, les nouveaux modes de travail ;

- **S'inscrire dans une démarche de développement durable** dans une logique d'aménagement écologique des franges urbaines, d'une lutte contre les îlots de chaleur et dans la reconquête de la biodiversité en zone urbaine ;

Le diagnostic au travers de ces trois travaux ont permis de révéler des enjeux forts sur le territoire. Ces enjeux sont :

- Repenser les habitudes de mobilité dans la vie quotidienne de la population ;
- Anticiper des espaces publics au regard des enjeux environnementaux ;
- Maintenir et renforcer les services et les commerces de proximité ;
- Protéger et développer la biodiversité sur le territoire ;
- Réhabiliter et améliorer les logements sur la commune ;

Plan d'action opérationnel

Le travail de fond réalisé par la commune et les études (Shop 'in et Plan guide) ont permis de concevoir l'exosquelette du plan d'action opérationnel avec les premières fiches actions opérationnelles. Néanmoins, ce plan d'action opérationnel sera actualisé au regard des résultats des études d'enrichissement et des besoins le cas échéant.

Cet exosquelette au-delà de définir 4 grandes orientations thématiques du plan d'action opérationnel, permet de mettre en évidence **quatre grands enjeux fondamentaux** structurant la stratégie de renforcement de la centralité de la commune sur son territoire. En effet, ces enjeux répondent à des besoins et des nécessités pour améliorer la qualité de vie des citoyens pratiquants et habitants de la commune.



Les Enjeux :

- Le développement de l'axe NORD/SUD

Cet axe a pour ambition de venir décloisonner les tissus urbains hérités du développement économique des 60 dernières années qui se sont développés autour de la mobilité automobile et du principe de structuration de l'urbanisme par le zonage (habitation, industrie, commerce, etc.). Les actions proposées ont pour ambition d'apaiser ces tissus et permettre de développer des connexions alternatives douces. Néanmoins, l'enjeu n'est pas de supprimer l'héritage des zones, mais plutôt de les rendre plus perméables et interconnectées.



- Le développement d'un axe végétal dans le tissu urbain

À l'heure des dérèglements climatiques, le renforcement du végétal dans les tissus urbains très minéraux est devenu primordial pour anticiper les périodes caniculaires. Les actions qui seront portées s'attacheront à développer dans le centre-ville des îlots de fraîcheur. En parallèle, au regard de l'héritage urbain, un axe primordial sera renforcé et valorisé afin de permettre à la population de pratiquer la ville au travers d'une coulée végétale connectant des points stratégiques de la commune (commerce, école, espace sportif, gare, etc.).

Cet axe est un moyen de **valoriser les espaces de pleine terre** à fort potentiel **de biodiversité** dans la ville, **d'inciter les populations** à pratiquer la ville autrement avec **les mobilités douces et actives** et de **les convier à l'usage de ces îlots de fraîcheur** en cas de période caniculaire.



- Le développement de l'axe EST/OUEST

Cet axe a un double enjeu pour le renforcement de l'effet de centralité de la commune. En effet, par l'importance des services se situant sur cet axe (France service, Mairie, Maison de santé, Gare, commerces, espaces culturels et d'animations (espace Simone Veil)), il est crucial de développer des actions d'interconnexion de ces équipements pour faciliter l'accès à l'ensemble de la population. Par cet axe, l'objectif est de permettre à la population venant des différentes échelles territoriales de satisfaire à leur besoin.

L'autre enjeu est **d'améliorer la connectabilité du quartier de l'Europe avec le reste de la ville**. Ce quartier créé entre les années 2004 et 2012 est séparé du reste de la commune par la voie de chemin de fer. Cette situation géographique ne favorise pas la venue des habitants du quartier dans le centre-ville. L'objectif est de permettre à la **population de participer eux aussi à la vie communale** et ainsi **éviter que le fossé physique devienne une fracture sociétale**.



- Le développement d'actions en faveur de l'habitat en centre-ville

Le quatrième enjeu est celui de l'habitat qui doit permettre la mise en œuvre d'actions en faveur de l'amélioration et de la revitalisation du logement dans le centre-ville.

Cet enjeu est déjà une priorité concrète pour la commune et l'agglomération, qui ont mis en place un partenariat avec GRDF et l'Agence Locale de l'Énergie et du Climat. Ce partenariat permet à la population d'être accompagnée dans la transition énergétique et l'isolation de leur logement. De plus des accompagnements plus spécifiques sont proposés pour les copropriétés afin de réaliser des visites pour identifier les éventuels ponts thermiques.

C'est dans ce contexte que la commune souhaite développer des actions plus précises dans l'amélioration de l'habitat grâce à la réalisation d'une étude pré-opérationnelle OPAH-RU. L'objectif est de permettre d'identifier les opportunités possibles pour valoriser l'habitat sur la commune.



En parallèle, la Communauté d'agglomération est en cours de finalisation de son programme Local de l'habitat qui devrait aboutir courant 2023 et au sein duquel de nombreuses articulations avec les projets d'Angerville en matière d'habitat vont pouvoir se développer et se renforcer pour permettre à Angerville d'avoir une planification et une gestion de la demande de logements renforcée.

En effet, en attendant une validation officielle, les 4 orientations stratégiques identifiées à ce jour comprennent pour chacune des actions phares. Pour certaines, elles commencent à être mises en œuvre et présente des articulations avec la commune :

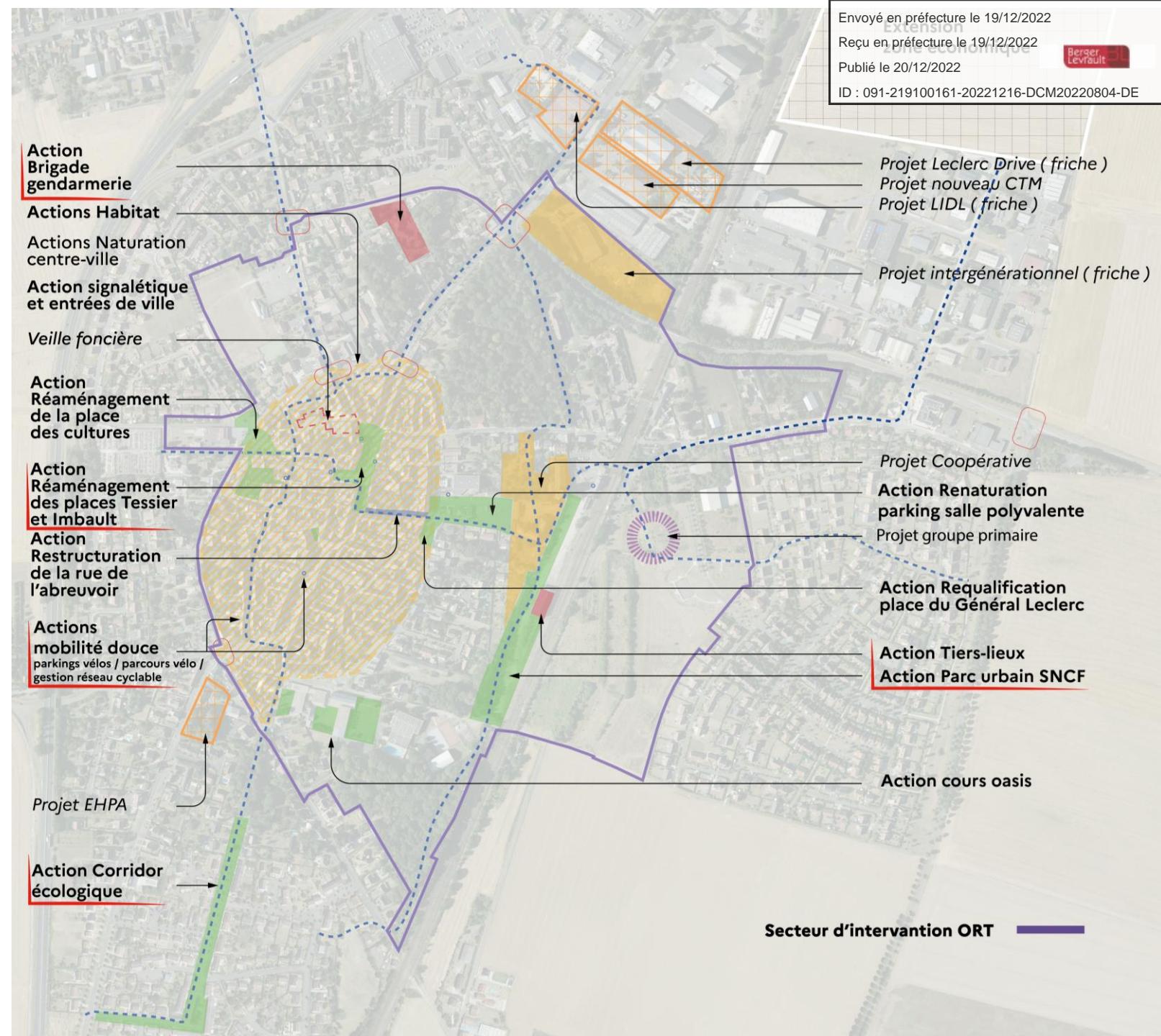
Orientation 1: Créer les conditions d'un développement équilibré et diversifié : le projet d'observatoire de l'habitat et du foncier pour donner les clés statistiques de compréhension, suivre et évaluer les actions, ainsi que détecter les problématiques est en cours de construction et pourra permettre à Angerville d'avoir des éléments de diagnostics clairs sur son offre de logement.

Orientation 2 : Encourager les améliorations du parc privé existant : Le partenariat avec l'ALEC dans le cadre du projet RECIF visant l'accompagnement des propriétaires de copropriété à identifier des solutions de rénovation est effectif. Un travail d'identification de l'ensemble du parc de la CAESE de copropriétés a été réalisé et fait l'objet d'une communication. Sur la base du volontariat des actions spécifiques sont menées et visent l'accompagnement vers la rénovation comme des ateliers sur la rénovation énergétique, des balades thermiques...

Orientation 3 : Répondre aux besoins des publics ayant des besoins spécifiques : Le travail est en cours de réflexion et en lien avec la commission intercommunale du logement et les enjeux de la Convention intercommunale d'attribution des aides à laquelle la commune d'Angerville est signataire.

Orientation 4 : Maintenir une offre suffisante et diversifiée : La réalisation du plan partenarial de gestion de la demande de logement social favorisant la transparence et l'information du demandeur est en train de se finaliser et doit pouvoir permettre à l'ensemble des communes du territoire de travailler sur une même base d'analyse objective des demandes pour l'attribution des logements. Ce plan partenarial doit également permettre d'améliorer l'accompagnement et l'information du demandeur par certaines entités structurantes du territoire dont la commune d'Angerville à travers son CCAS.

Les premières actions structurant le plan d'action opérationnel



Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le 20/12/2022

Berger
Levrault

ID : 091-219100161-20221216-DCM20220804-DE





ANNEXE II

Secteur d'intervention ORT dans la commune d'Angerville



agence nationale
de la cohésion
des territoires



Table des matières

Carte de Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonne et ces périmètres d'ORT	3
Carte de la commune avec le périmètre ORT de la ville d'Angerville	4
Carte du centre-ville avec le périmètre ORT de la ville d'Angerville.....	5

Carte de Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonne et ses secteurs d'ORT

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le 20/12/2022

ID : 091-219100161-20221216-DCM20220804-DE

Berger Levraud

d'Etampes

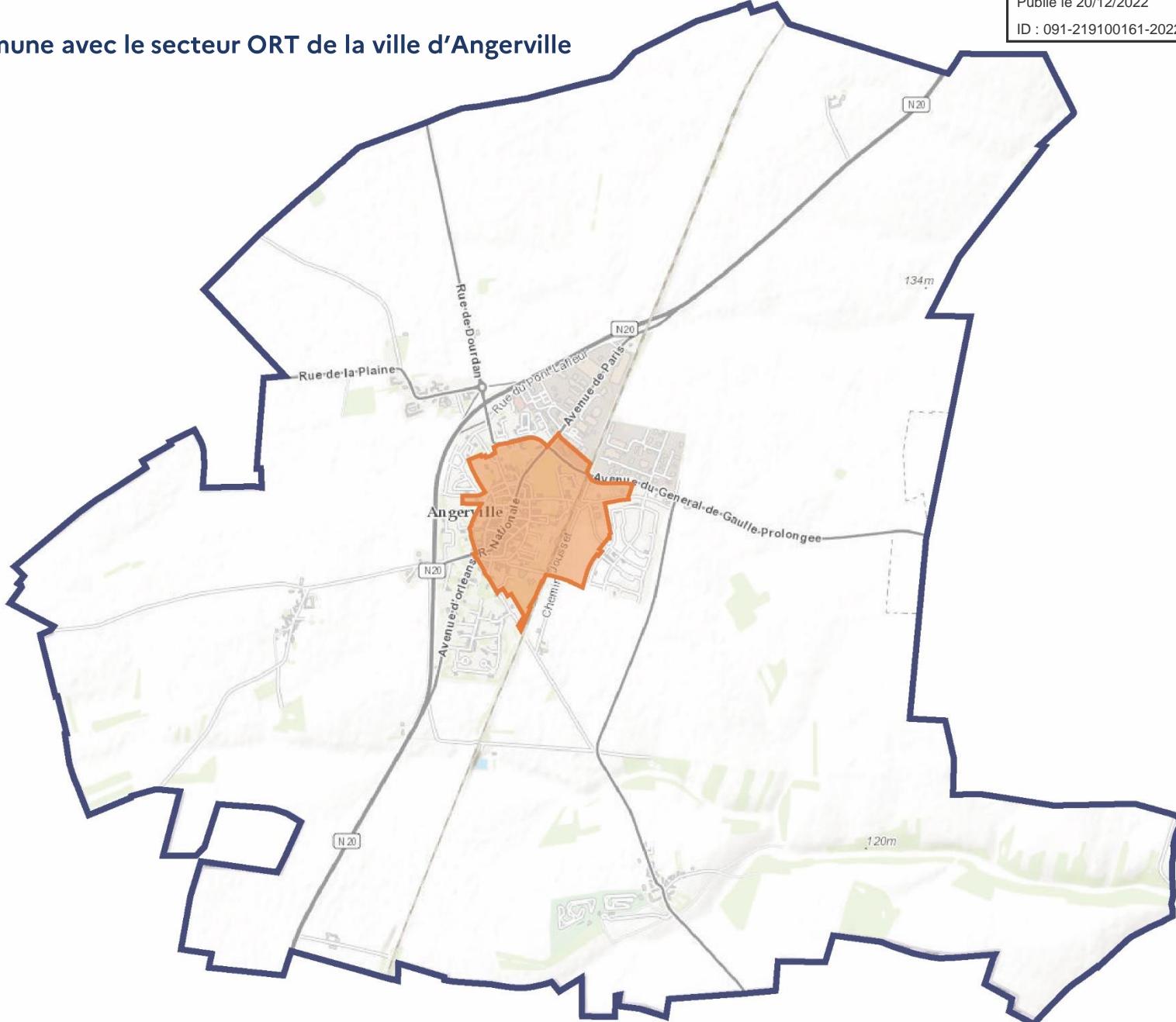
Reçu en préfecture le 19/12/2022
Publié le 20/12/2022
ID : 091-219100161-20221216-DCM20220804-DE

Secteur ORT de la
ville d'Etampes

Berger Levault

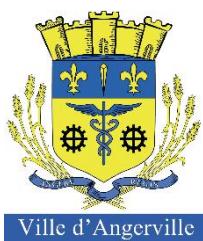
Secteur ORT de la ville d'Angerville

Carte de la commune avec le secteur ORT de la ville d'Angerville



Carte du centre-ville avec le secteur ORT de la ville d'Angerville





ANNEXE III

Fiches Actions du plan d'actions opérationnel



Table des matières

Les fiches action du plan d'actions opérationnel	3
Projets en maturation.....	6

• Les fiches action du plan d'actions opérationnel

Orientation stratégique	Référence n°	Nom de l'action	Calendrier	Budget (€ HT)	Descriptif succincte
Orientation I – Dimension « Habitat »	PVD-O1-DH				
Orientation I – Dimension « Habitat »	PVD-O1-DH-1	Permis de louer	2022		Lutte contre les logements indignes dans le centre-ville
Orientation I – Dimension « Habitat »	PVD-O1-DH-2	Amélioration de l'habitat	2022	59 750 € HT	Réalisation d'une étude pré-opérationnel OPAH-RU pour évaluer le potentiel de revalorisation de l'habitat
Orientation II – Dimension « Mobilité »	PVD-O2-DM				
Orientation II – Dimension « Mobilité »	PVD-O2-DM-1	Parking Vélo	2022	28 348,5 € HT	Acquisition d'équipements de stationnement vélo (arceaux & garages vélo)
Orientation II – Dimension « Mobilité »	PVD-O2-DM-2	Vélo-bus	2023	12 090 € HT	Acquisition d'un vélo-bus à assistance électrique pour le transport scolaire
Orientation II – Dimension « Mobilité »	PVD-O2-DM-3	Marquage stationnement place du générale Leclerc	2022	15 000 € HT Estimatif	Identification des places de stationnement sur la place du Général Leclerc

Orientation II – Dimension « Mobilité »	PVD-O2-DM-4	Développement des mobilités douces et actives	2023 - 2026		Mise en place d'une nouvelle gestion des stationnements et des circulations existantes afin de développer harmonieusement la ville avec les mobilités douces et actives
Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB				
Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB-1	Corridor de biodiversité sur l'avenue Henri Renard		1 000 000 € HT Estimatif	Désimperméabilisation et renaturation de l'avenue Henri Renard pour favoriser la biodiversité
Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB-2	Végétalisation du centre-ville	2022	20 000 € HT Estimatif	Implantation d'arbres et de végétation sur les places et rues du centre-ville
Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB-3	Renaturation de la place de la salle polyvalente		1 430 000€ HT Estimatif	Implantation d'arbres et désimperméabilisation des stationnements
Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB-4	Cours Oasis		851 840 € HT Estimatif	Désimperméabilisation des cours d'école du « petit Nice »
Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB-5	Réserve de biodiversité de la Rigondaine	Début 2022		Développer une réserve de biodiversité sur une ancienne terre agricole de 12 hectares.

Orientation III – Dimension « Biodiversité »	PVD-O3-DB-6	Développement de la biodiversité dans le tissu urbain			Favoriser l'habitat de la faune et la flore sur le territoire urbain (Plan oiseau, Plan hérisson etc.)
Orientation IV – Dimension « Attractivité »	PVD-O4-DA				
Orientation IV – Dimension « Attractivité »	PVD-O4-DA-1	Réalisation d'actions artistiques dans la ville	2022 jusqu'à 2026		Réaliser des œuvres d'art permanentes dans la ville afin de la rendre plus attrayante et chaleureuse
Orientation IV – Dimension « Attractivité »	PVD-OT-DA-2	Les entrées de ville		6000 € HT	Marquer les entrées du centre-ville avec des actions artistiques et améliorer les signalétiques notamment pour les stationnements
Orientation IV – Dimension « Attractivité »	PVD-OT-DA-3	Brigade de gendarmerie			Maintenir un service d'ordre public sur la commune En cours de construction
Orientation Transversale – 4 Dimensions	PVD-OT-4D				
Orientation Transversale – 4 Dimensions	PVD-OT-4D-1	Création d'un parc urbain et d'un tiers lieu			Reconversion d'une friche de la SNCF en un parc urbain qui connecte le centre-ville avec ses quartiers. Le projet contribue à la réalisation d'un îlot de fraîcheur, aux développements des mobilités douces et à la dynamique économique avec la création d'un tiers lieu.
Orientation Transversale – 4 Dimensions	PVD-OT-4D-2	Réfection de la place du centre-ville		1 800 000 € HT Estimatif	Aménagement des places Tessier et Maurice Imbault développement de la végétalisation et de l'optimisation des circulations.

Orientation Transversale – 4 Dimensions	PVD-OT-4D-3	Aménagement de la rue de l'abreuvoir		145 860 € HT	Restructuration de la rue pour y développer les mobilités douces entre le parking de la salle polyvalente et le centre-ville, tout en favorisant la végétalisation
Orientation Transversale – 4 Dimensions	PVD-OT-4D-4	Place des cultures		1 000 000 € HT	Réalisation d'un plateau piéton, désimperméabilisation des parkings création d'un parvis planté devant la médiathèque.

- Les Projets en maturation**

Nom Projet	Calendrier	Budget (€ HT)	Descriptif succincte
Groupe primaire		8,5 millions €	En cours de réflexion
Projet immobilier sur la parcelle de la friche de la coopérative	2024	Financement privé	Réalisation de 107 logements et d'un Square
Projet intergénérationnel	2024	Financement privé	Réalisation de 90 logements sur une friche



ANNEXE IV

Maquette financière

MAQUETTE FINANCIERE ANNUELLE RELATIVE AU PROGRAMME PETITES VILLES DE DEMAIN POUR ANGERVILLE



Table des matières

ANNEE 2022.....	3
ANNEE 2023.....	5
ANNEE 2024.....	6
ANNEE 2025.....	7
ANNEE 2026.....	8

ANNEE 2022

Au titre de l'année budgétaire 2022, sur la base des actions programmées de la convention cadre, la maquette financière annuelle prévisionnelle précise les financements prévus en début de chaque année :

Financements des études en lien avec le dispositif

Etudes	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total (HT)	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)
Plan Guide	Commune d'Angerville	27 625 €	50 % 13 812,5 €	0%	Banque Des Territoire (BDT) 50 % 13 812,5 €
Etude pré-opérationnelle OPAH-RU	Commune d'Angerville	59 750 €	25 % 14 937,5€	0%	50 % ANAH 29 875 € 25 % Banque Des Territoire (BDT) 14 937,5€ Total 75 % 44 807,5 €
Etude Démographique sur l'évolution de la population	Commune d'Angerville	10 300 €	75 % 7 725€	0%	Banque Des Territoire (BDT) 25 % 2 575 €
Etude des mobilités et des stationnements	Commune d'Angerville	29 800€	30 % 8 940 €	0%	50% ADEME 14900 € 20% Région 5960 €

Financements des actions du plan d'action opérationnel d'Angerville

Action	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)
Développement de la mobilité douce sur le territoire	Commune d'Angerville	29 561 €		DSIL 2022 23 649 €	
D'acquisition d'un vélo-bus	Commune d'Angerville	12 090 €			Région IDF 8000 € (potentiel)

Total crédits Etat sollicités par type de crédits	Plan de relance	FNADT	DETR	DSIL	Volet territorial du CPER	Autres (préciser)
				23 649 €		

ANNEE 2023

Au titre de l'année budgétaire 2023, sur la base des actions programmées de la convention cadre, la maquette financière annuelle prévisionnelle précise les financements prévus en début de chaque année :

Financements des études en lien avec le dispositif

Etudes	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total (HT)	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)
Atlas de la biodiversité communale (ABC)	Commune d'Angerville	40000€ Estimation			

Financements des actions du plan d'action opérationnel d'Angerville

Action	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)
Corridor écologique avenue Henri Renard	Commune d'Angerville	1 000 000 € HT Estimatif		Plan Vert DSIL 2023 800 000 €	
Réfection de la place du centre-ville	Commune d'Angerville	1 800 000 € HT Estimatif		Plan Vert	

Total crédits Etat sollicités par type de crédits	Plan de relance	FNADT	DETR	DSIL	Volet territorial du CPER	Autres (préciser)

ANNEE 2024

Au titre de l'année budgétaire 2024, sur la base des actions programmées de la convention cadre, la maquette financière annuelle prévisionnelle précise les financements prévus en début de chaque année :

Financements des études en lien avec le dispositif

Etudes	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total (HT)	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)

Financements des actions du plan d'action opérationnel d'Angerville

Action	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)

Total crédits Etat sollicités par type de crédits	Plan de relance	FNADT	DETR	DSIL	Volet territorial du CPER	Autres (préciser)

ANNEE 2025

Au titre de l'année budgétaire 2025, sur la base des actions programmées de la convention cadre, la maquette financière annuelle prévisionnelle précise les financements prévus en début de chaque année :

Financements des études en lien avec le dispositif

Etudes	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total (HT)	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)

Financements des actions du plan d'action opérationnel d'Angerville

Action	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)

Total crédits Etat sollicités par type de crédits	Plan de relance	FNADT	DETR	DSIL	Volet territorial du CPER	Autres (préciser)

ANNEE 2026

Au titre de l'année budgétaire 2026, sur la base des actions programmées de la convention cadre, la maquette financière annuelle prévisionnelle précise les financements prévus en début de chaque année :

Financements des études en lien avec le dispositif

Etudes	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total (HT)	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)

Financements des actions du plan d'action opérationnel d'Angerville

Action	Maître d'ouvrage (MO)	Montant total	Part MO	Part Etat	Part autres financeurs (et nom des financeurs)

Total crédits Etat sollicités par type de crédits	Plan de relance	FNADT	DETR	DSIL	Volet territorial du CPER	Autres (préciser)



FICHE ACTION : PERMIS DE LOUER

N° : PVD-O1-DH-1

Orientation stratégique	Dimension « Habitat »
Action nom	Permis de louer
Action n°	PVD-O1-DH-1
Statut	Engagé
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	Le dispositif va permettre de prévenir tout risque d'un développement de marchands de sommeil et de logements indignes dans son centre-ville. L'objectif du « Permis de louer » est de renforcer le contrôle par la collectivité des conditions de sécurité et de salubrité des logements du parc privé. Ce dispositif sera un gage d'un habitat digne au sein de la commune contribuant ainsi à favoriser la redynamisation de son centre-ville.
Partenaires	La commune met en œuvre le dispositif qui a été voté par le conseil municipal pour une mise en fonction 2022.
Dépenses prévisionnel/ définitif	Il n'y a pas de dépense. Impacts récurrents en termes de fonctionnement : Utilisation du temps agents pour l'instruction et les visites des logements. Préciser les recettes éventuellement envisagées : mise en place des frais de gestion (60 €).
Plan de financement prévisionnel/ définitif	Financement dans le budget de fonctionnement de la commune.

Calendrier	Le dispositif qui a été voté par le conseil municipal le 12 avril 2022 pour une mise en fonction en janvier 2023.
Lien autres programmes et contrats territorialisés	Action en lien le dispositif « Petite Ville de Demain »
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Rapport d'activité chaque année
Conséquence sur la fonction de centralité	En garantissant la qualité des logements, l'objectif est d'attirer des populations dans le centre-ville et ainsi contribuer à sa revitalisation.
Annexes	Explication et périmètre (carte) du dispositif



FICHE ACTION : Amélioration de l'habitat

N° : PVD-O1-DH-2

Orientation stratégique	Dimension « Habitat »
Action nom	Amélioration de l'habitat
Action n°	PVD-O1-DH-2
Statut	Engagé
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Réalisation d'une étude pré-opérationnel OPAH-RU afin de définir le potentiel de revalorisation de l'habitat dans le centre-ville. Cette étude permettra d'identifier si besoin les actions qui pourraient être mise en œuvre pour contribuer à la revalorisation des logements dans le centre-ville et résorber la vacance de logements.</p> <p>Cette étude sera une aide à la décision sur les politiques à mettre en œuvre le cas échéant.</p>
Partenaires	
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	Lancement de l'étude le 14 octobre, restitution de l'étude en 2023.
Lien autres programmes et contrats territorialisés	

Indicateurs de suivi et d'évaluation	Rendu du document final
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	

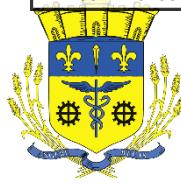


FICHE ACTION : PARKING VELO

N° : PVD-O2-DM-1

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité »
Action nom	Implantation d'équipement de stationnement vélo
Action n°	PVD-O2-DM-1
Statut	Non Engagé
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>L'action consiste à investir dans l'achat d'équipements publics pour le stationnement des vélos dans la ville. L'objectif est d'installer ces équipements dans des lieux stratégiques de la ville à proximité des commerces (pharmacie, boulangerie, épicerie), des services (mairie, maison de santé) et de la gare. Les équipements de stationnement seront choisis pour répondre à deux types de population. Le premier est destiné à des populations d'usages courts qui ont besoin de déposer leur vélo rapidement et en toute sécurité (services, achat). Tandis que le deuxième est destiné à des populations ayant un besoin de stationnement long (Plus de 3h) qui souhaitent garer leur vélo dans un lieu sécurisé.</p> <p>Cela se traduit par l'achat de deux types de stationnements à vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Range vélo (arceaux) - Abris vélo sécurisés <p>En attente des résultats de l'étude mobilités & stationnement et de son plan vélo et du schéma des mobilités actives</p>
Partenaires	Région « Plan vélo régional »

Dépenses prévisionnel	Estimation prévisionnelle : 28 348,5 € HT
Plan de financement prévisionnel	
Calendrier	Achat et réalisation 2023
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Mise en place d'une visite de terrain avec les partenaires pour acter de l'installation des équipements sur le territoire
Conséquence sur la fonction de centralité	La mise en place de cet équipement va permettre de faciliter l'utilisation du vélo en ville. Au regard, de la simplicité de stationnement du vélo par rapport à celle de la voiture. L'objectif est d'inciter la population limitrophe du centre-ville à privilégier la mobilité douce par rapport au véhicule individuel. De plus pour la population qui utilise déjà le vélo c'est une amélioration majeure, car elle n'aura plus à se soucier de savoir où stationner son vélo.
Annexes	



FICHE ACTION : Vélo-bus

N° : PVD-O2-DM-2

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité »
Action nom	Vélo-bus
Action n°	PVD-O2-DM-2
Statut	En projet
Niveau de priorité	Médian
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Le projet consiste à l'acquisition d'un vélo-bus afin de mettre en place un parcours de ramassage scolaire ludique et respectueux de l'environnement entre le lieu d'habitation des enfants et leur école.</p> <p>Ce projet répond à plusieurs enjeux de notre temps. Tout d'abord ce type de transport doux permet de contribuer à la réduction des émissions de CO₂. Cet équipement est conçu pour combiner la ressource énergétique de l'assistance électrique et la ressource mécanique produit par l'être humain. Par cette conception, les passagers grâce à des pédaliers commun vont permettre de coupler les forces afin de faire avancer le véhicule.</p> <p>L'autre enjeu est de développer la solidarité et l'esprit de cohésion sociétale au travers d'un intérêt commun qui est celui des enfants et du développement durable. De plus, ce nouvel usage est une manière de développer l'activité physique qui dans nos sociétés digitalisées favorise de plus en plus la sédentarisation de nos vies.</p> <p>Le dernier enjeu de ce projet est de sensibiliser les enfants sur les manières douce de se déplacer dans le territoire. En effet, l'objectif est de contribuer à permettre à l'enfant au-delà du transport habitat/école de favoriser l'usage du vélo ou de la marche à pied pour leur déplacement du quotidien avec leurs parent. Au-delà de cela, c'est une manière efficace d'éduquer les</p>

	<p>enfants au code de la route.</p> <p>Il faut prendre en considération que cet équipement fait partie d'une stratégie plus large d'accompagnement de la population à sa mutation mobile dans ces pratiques de l'espace territoriale.</p>									
Partenaires										
Dépenses prévisionnel/ définitif	12090 €									
Plan de financement prévisionnel/ définitif	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Plan de financement prévisionnel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Budget participatif écologique et solidaire régional</td><td>66,17 %</td><td>8000 € HT</td></tr> <tr> <td>Reste à charge de la commune TTC</td><td>33,83 %</td><td>4090 € HT</td></tr> </tbody> </table>	Plan de financement prévisionnel			Budget participatif écologique et solidaire régional	66,17 %	8000 € HT	Reste à charge de la commune TTC	33,83 %	4090 € HT
Plan de financement prévisionnel										
Budget participatif écologique et solidaire régional	66,17 %	8000 € HT								
Reste à charge de la commune TTC	33,83 %	4090 € HT								
Calendrier	En 2023									
Lien autres programmes et contrats territorialisés										
Indicateurs de suivi et d'évaluation										
Conséquence sur la fonction de centralité	Sensibiliser et éduquer les plus jeunes sur les déplacements doux entre leur domicile et l'école. Cela va permettre d'enclencher une nouvelle manière de se déplacer dans la ville. La conséquence est qu'en développant ce type d'initiative on puisse à terme apaiser les circulations dans la ville et augmenter la qualité de vie des habitants.									
Annexes										



FICHE ACTION : Marquage Stationnement place du Général Leclerc

N° : PVD-O2-DM-3

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité »								
Action nom	Marquage stationnement place du Général Leclerc								
Action n°	PVD-O2-DM-3								
Statut	Non Engagé								
Niveau de priorité	Médian								
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville								
Description de l'action	<p>L'action consiste à restructurer l'organisation de la place du Général Leclerc afin de mieux l'optimiser. En effet, actuellement, cet espace n'a pas d'usage défini. Il oscille entre route, carrefour et place de stationnement. Cette problématique d'identification rend la circulation de toutes les mobilités difficile et dangereuse. Le projet veut opérer une meilleure identification des usages en dessinant (marquages) les espaces de circulation, de stationnement.</p> <p>En attente des résultats de l'étude mobilité & stationnement</p>								
Partenaires									
Dépenses prévisionnel/ définitif	15000€								
Plan de financement prévisionnel/ définitif	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Plan de financement prévisionnel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Reste à charge de la commune TTC</td><td>100%</td><td>15000 € TTC</td><td></td></tr> </tbody> </table>	Plan de financement prévisionnel				Reste à charge de la commune TTC	100%	15000 € TTC	
Plan de financement prévisionnel									
Reste à charge de la commune TTC	100%	15000 € TTC							
Calendrier	En 2023								

Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	Par une meilleure identification des espaces de stationnement et de circulation, l'action va faciliter et sécuriser la cohabitation avec les différentes mobilités.
Annexes	



FICHE ACTION : Développement des mobilités douces et actives

N° : PVD-O2-DM-4

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité »
Action nom	Développement des mobilités douces et actives
Action n°	PVD-O2-DM-4
Statut	En projet
Niveau de priorité	Très Fort
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Le projet consiste à la création d'espaces cyclables et de sécuriser l'usage du vélo en identifiant clairement leur présence dans l'espace public. D'une part, pour permettre à la population de se sentir en sécurité dans la pratique du vélo sur la voie publique. D'autre part, permettre le développement de la place des mobilités douce et actives dans la ville auprès des autres usagers de l'espace commun (voiture, moto).</p> <p>En attente des résultats de l'étude mobilités & stationnement et de son plan vélo et du schéma des mobilités actives</p>
Partenaires	Région « Plan vélo régional »
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	En 2023
Lien autres programmes et contrats	

territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	Par une meilleure identification de circulation du vélo, l'action va faciliter son usage et va permettre d'améliorer la cohabitation avec les différentes mobilités.
Annexes	



FICHE ACTION : CORRIDOR ECOLOGIQUE SUR L'AVENUE HENRI RENARD

N° : PVD-O3-DB-1

Orientation stratégique	Dimension « Biodiversité »
Action nom	Projet de désimperméabilisation et renaturation de l'avenue Henri Renard afin de créer un corridor écologique
Action n°	PVD-O3-DB-1
Statut	En projet
Niveau de priorité	Très Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Cette action s'inscrit dans le projet global de la grande diagonale verte, elle consiste à repenser l'avenue de manière à supprimer les espaces imperméables superflus pour leur donner une vraie qualité paysagère. Le projet sera traité comme un poumon de verdure connectant trois îlots de fraîcheur au sein de ce tissu pavillonnaire. La renaturation prévoit d'implanter un corridor écologique avec de la végétation résistante au changement climatique et des arbres de hautes tiges permettant de procurer de l'ombre en période estivale aux habitants.</p> <p>L'intérêt de cette action porte sur la volonté de développer la biodiversité sur cette zone urbaine et de développer un espace agréable pour la population du quartier du « Brigeollet ». En effet, la perméabilisation actuelle provoque un grand îlot de chaleur désagréable pour la population. Le projet prévoit de désimperméabiliser plus de 2000 m² en créant des espaces végétaux et des stationnements perméables. Cette action contribue à répondre à l'objectif ZAN afin de réduire notre impact urbain sur le territoire.</p>
Partenaires	Région « Plan vert » création ou amélioration des espaces verts (études pré-op, travaux)

	Région 100 îlots de fraicheur (travaux désimperméabilisation, la végétalisation et création d'un points d'eau)												
Dépenses prévisionnel/ définitif	1000000 € HT (prix estimatif pouvant évoluer)												
Plan de financement prévisionnel/ définitif	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Plan de financement prévisionnel</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Reste à charge HT</td><td>100%</td><td>954 275 € HT</td></tr> <tr> <td>Divers imprévus 5%</td><td></td><td>47 714 € HT</td></tr> <tr> <td>Reste à charge de la commune HT</td><td></td><td>1 000 000 € HT</td></tr> </tbody> </table>	Plan de financement prévisionnel			Reste à charge HT	100%	954 275 € HT	Divers imprévus 5%		47 714 € HT	Reste à charge de la commune HT		1 000 000 € HT
Plan de financement prévisionnel													
Reste à charge HT	100%	954 275 € HT											
Divers imprévus 5%		47 714 € HT											
Reste à charge de la commune HT		1 000 000 € HT											
Calendrier	Entre 2022 et 2026												
Lien autres programmes et contrats territorialisés	Fiche action inscrite dans : - CRTE												
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Réalisation d'une visite en fin de chantier												
Conséquence sur la fonction de centralité	Cette action aura pour effet de lutter contre les îlots de chaleur et permettra la connexion de trois zones de biodiversité potentielles. Ce projet va contribuer à la création d'un poumon écologique au centre de ce tissu pavillonnaire. Ainsi ce projet contribuera à façonner la grande diagonale verte.												
Annexes	Plan de situation du projet												



FICHE ACTION : VEGETALISATION DU CENTRE-VILLE

N° : PVD-O3-DB-2

Orientation stratégique	Dimension « Biodiversité »
Action nom	Projet d'implantation de végétation (arbres et arbustes) sur les places et les espaces public du centre-ville
Action n°	PVD-O3-DB-2
Statut	En projet
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Cette action a pour objectif d'implanter de la végétation (espace vert, arbres, arbustes) dans le centre-ville. L'intérêt de ce projet est d'apporter des réponses aux enjeux de notre époque. Pour cela, l'action vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribuer à lutter contre les îlots de chaleur sur les places très minérales d'Angerville ; - Accroître la résilience du centre-ville face au changement climatique ; - Proposer aux habitants et usagers de la ville un cadre de vie plus végétal dans le centre urbain ; - Permettre de développer et favoriser la biodiversité dans le centre-ville grâce à des arbres et des arbustes ; - Remplacer les haies de la place du marché dangereuse pour la population (fruits toxiques).
Partenaires	<p>Région « Plan vert » création ou amélioration des espaces verts (études pré-op, travaux)</p> <p>Région 100 îlots de fraîcheur (travaux désimperméabilisation, la végétalisation et création d'un points d'eau)</p>
Dépenses prévisionnel/	

définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	2022/2026
Lien autres programmes et contrats territorialisés	Fiche action inscrite dans : - CRTE
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Mise en place d'une visite de terrain annuelle pour observer et constater l'évolution de la végétation
Conséquence sur la fonction de centralité	L'implantation de cette végétation va permettre d'améliorer considérablement la qualité de vie de la population habitante et les usagers du centre-ville. Cette amélioration de l'espace public dans sa pratique notamment lors de canicule va permettre de renforcer la centralité d'Angerville en attirant une population recherchant des lieux de consommation (biens et services) agréables et ombragés.
Annexes	

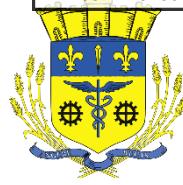


FICHE ACTION : Renaturation de la place de la salle polyvalente

N° : PVD-O3-DB-3

Orientation stratégique	Dimension « Biodiversité »
Action nom	Projet d'implantation d'arbres et de perméabilisation des stationnements
Action n°	PVD-O3-DB-3
Statut	En projet
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	Cette action consiste à repenser le parking de la salle polyvalente en îlot de fraîcheur. En effet, l'espace actuel peut être résumé comme un parking de supermarché composé d'un revêtement bitumineux imperméable. Cet espace se transforme en une vraie « fournaise » en période estivale. Le parking de la salle polyvalente étant un lieu stratégique de la vie communale, il est important de le repenser comme une place de ville agréable pour la population tout en continuant à répondre au besoin de stationnement. C'est pour cela que l'action propose de transformer les stationnements en place perméable et d'implanter des arbres de longues tiges pour créer des points d'ombres afin de lutter contre les îlots de chaleur.
Partenaires	Région 100 îlots de fraîcheur (travaux désimperméabilisation, la végétalisation et création d'un points d'eau) ou CAR (si coût du projet très important)
Dépenses prévisionnel/ définitif	Prix estimatif : 1 430 000 €/HT
Plan de financement prévisionnel/ définitif	

Calendrier	
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Réalisation d'une visite en fin de chantier et prise des températures en période estivale.
Conséquence sur la fonction de centralité	<p>Cette transformation va avec avoir deux conséquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Premièrement, elle va permettre de réduire l'effet d'îlot de chaleur sur la place. - Deuxièmement par sa renaturation, cette place sera mieux intégrée au tissu urbain actuel et futur. La population verra en ce lieu non plus un parking d'hypermarché inhumain, mais plutôt un espace de stationnement agréable et plus sécurisant capable d'être transformé en lieux d'événements (marché de Noël, etc.).
Annexes	



FICHE ACTION : Cours Oasis

N° : PVD-O3-DB-4

Orientation stratégique	Dimension « Biodiversité »
Action nom	Projet de renaturation et d'aménagement des cours d'école du groupe scolaire du « Petit Nice »
Action n°	PVD-O3-DB-4
Statut	En projet
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>L'action consiste à repenser les 3520 m² des deux cours composées d'un revêtement bitumineux en un îlot de fraîcheur. L'aménagement sera conçu de manière à développer la surface d'ombre par la plantation d'arbres, mais aussi à renforcer la présence d'espaces de pleine terre. Le reste de la cour sera travaillé avec un revêtement perméable et mieux adapté aux fortes chaleurs.</p> <p>Dans l'aménagement de ces nouveaux espaces, une attention particulière sera portée dans la diversification des jeux, des activités multisports et de la détente.</p>
Partenaires	Région 100 îlots de fraîcheur (travaux désimperméabilisation, la végétalisation et création d'un points d'eau)
Dépenses prévisionnel/ définitif	Estimatif environ 851 840 €HT

Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	Entre 2022 et 2026
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Calcul des températures avant et après les travaux
Conséquence sur la fonction de centralité	Le réaménagement des cours va permettre d'anticiper les dérèglements climatiques, tout en sensibilisant les générations futures à la question de la nature. Cette action, a pour objectif d'améliorer la qualité de vie des enfants par des espaces végétaux et éducatifs de qualité.
Annexes	



FICHE ACTION : RESERVE DE LA BIODIVERSITE RIGONDAIN

N° : PVD-O3-DB-5

Orientation stratégique	Dimension « Biodiversité »
Action nom	Projet de la « Rigondaine »
Action n°	PVD-O3-DB-5
Statut	Engagé
Niveau de priorité	Médian
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Anciennes terres agricoles de 12 hectares, le projet consiste à réaliser une réserve de biodiversité autogérée sur la commune. L'objectif est de favoriser la biodiversité sur le territoire en concevant un espace pour la faune et la flore afin qu'elles puissent créer leurs habitats pour se développer. Pour cela, cette parcelle sera pensée comme un grand bosquet et exclusivement dédiée au développement de la biodiversité.</p> <p>Celui-ci sera composé d'un massif forestier d'essence locale avec en son centre une prairie d'espaces floristiques locaux, un verger et un point d'eau qui permettront à la biodiversité de trouver tout ce dont elle a besoin pour s'épanouir. De plus, un partenariat avec un apiculteur sera réalisé afin d'y introduire des ruches. Ce projet fait partie de l'enjeu global de la commune de renforcer et développer la grande trame verte reliant la ville de Pussay et Autruy-sur-Juine qui est un enjeu dans la continuité écologique du territoire.</p>
Partenaires	<p>AMI Restauration de continuités écologique terrestres ouvert jusqu'au 31 mars 2023</p> <p>La parcelle appartient à la commune. La mairie souhaite que ce projet soit réalisé avec plusieurs acteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le SIARJA (Syndicats de rivières) - Associations

Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	2022 à 2026
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	Mise en place d'une visite de terrain annuelle avec les partenaires pour évaluer le développement de la réserve de biodiversité.
Conséquence sur la fonction de centralité	La mise en place de cette réserve de biodiversité participera au développement et à la valorisation de la biodiversité sur le territoire de la Beauce.
Annexes	



FICHE ACTION : DEVELOPPEMENT DE LA BIODIVERSITE DANS LE TISSU URBAIN

N° : PVD-O3-DB-6

Orientation stratégique	Dimension « Biodiversité »
Action nom	Développement de la biodiversité dans le tissu urbain
Action n°	PVD-O3-DB-6
Statut	En projet
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Mise en œuvre d'un plan oiseaux, hérisson etc.</p> <p>Cette action doit permettre de favoriser la protection et le développement de la faune et la flore dans le tissu urbain</p>
Partenaires	La région
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	2022/2026
Lien autres programmes et contrats territorialisés	<p>Fiche action inscrite dans :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Plan Vert de l'IDF : la nature pour tous et partout »

Indicateurs de suivi et d'évaluation	Mise en place d'une visite de terrain annuelle pour observer et constater l'évolution des actions
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	

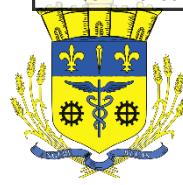


FICHE ACTION : Réalisation d'actions artistiques dans la ville

N° : PVD-O4-DA-1

Orientation stratégique	Dimension « Attractivité »
Action nom	Réalisation d'actions artistiques dans la ville
Action n°	PVD-O4-DA-1
Statut	En projet
Niveau de priorité	Médian
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Cette action doit permettre de redynamiser visuellement la ville au travers de plusieurs projets. A savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rendre plus agréable le passage sous les voies et créer un lien de connexion entre le quartier de l'Europe et le centre-ville - Développer des trompes l'œil sur des façades peu attrayantes pour créer des ponctions visuelles et agréables dans la ville.
Partenaires	
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	2022/2026
Lien autres programmes et contrats	

territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	

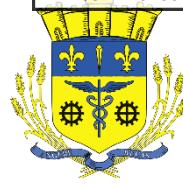


FICHE ACTION : LES ENTREES DE VILLE

N° : PVD-O4-DA-2

Orientation stratégique	Dimension « Attractivité »
Action nom	Les entrées de ville
Action n°	PVD-O4-DA-2
Statut	En projet
Niveau de priorité	Médian
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Ce projet a pour ambition de retravailler les entrées de l'hypercentre de la commune afin d'y marquer une ponctuation identifiable par tous les usagers.</p> <p>L'intérêt de marquer les entrées Nord, Nord-Ouest et Sud par un signal à la fois fort est d'inciter les usagers à être plus vigilants dans leurs pratiques de cet espace public et de mettre en valeur l'histoire spatiale de la commune.</p> <p>Les actions proposées sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> Différencier la rue Nationale des autres rues au travers d'une signature paysagère qui identifie le cœur de ville historique : le frontage, les arbres ; Contraindre la vitesse des véhicules motorisés par des aménagements types plateaux, accompagnés d'une signalétique ; Mettre en place une signalétique urbaine en faveur des commerces du centre-ville ainsi qu'un jalonnement vers les poches de stationnement ; De réaliser des aménagements artistique et sécuritaire afin de créer des évènements (passage piéton 3D, peinture murale, etc.)
Partenaires	Région signalétique revitalisation des centres-bourgs
Dépenses	

prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	



FICHE ACTION : GENDARMERIE

N° : PVD-O4-DA-3

Orientation stratégique	Dimension « Attractivité »
Action nom	Les entrées de ville
Action n°	PVD-O4-DA-2
Statut	En projet
Niveau de priorité	Très fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Ce travail est en cours de construction avec la gendarmerie</p> <p>Plusieurs options sont sur la table afin de réaliser l'enjeu du maintien de la présence physique de la force publique sur la commune</p> <ul style="list-style-type: none"> - FICHE ACTION « LES 200 BRIGADES » - FICHE ACTION « BRIGADE TERRITORIALE AUTONOME » BTA - FICHE ACTION « POSTE DE PROXIMITÉ DE LA FORCE PUBLIQUE »
Partenaires	
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	
Lien autres	

programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	

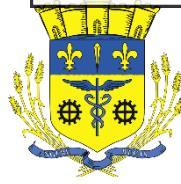


FICHE ACTION : Projet de création d'un parc urbain et d'un tiers lieu

N° : PVD-OT-4D-1

Orientation stratégique	Dimension « Attractivité », « Biodiversité », « Mobilité » et « Habitat »
Action nom	Projet de création d'un parc urbain et d'un tiers lieu au sein de la parcelle de la SNCF
Action n°	PVD-OT- 4D -1
Statut	En projet
Niveau de priorité	Très Fort
Maître d'ouvrage	La commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Cette action consiste, par la maîtrise foncière d'une partie de la parcelle de la SNCF, à mettre en place trois types de programmation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un parc urbain en bande côté ouest de la parcelle, qui sera une véritable opération de renaturation et de développement de la biodiversité en ville. Cela créera à terme une véritable connexion de biodiversité entre deux poumons verts de la ville et une offre d'attractivité pour la population. - Réhabilitation de l'ancienne gare de fret en un tiers lieu afin de contribuer et de renforcer la redynamisation de l'activité sur le territoire. En effet, ce projet va permettre de proposer des espaces d'activités à proximité du centre-ville et des transports en commun. De plus, cela contribue à la résilience sur le territoire en réintégrant des usages dans un espace en friche. - Anticiper les futurs besoins de stationnement des nouveaux habitants et usagers de la commune en réalisant des espaces de stationnement. Ceci sera

	réversible et perméable permettant ainsi une meilleure gestion et utilisation de l'espace public en termes de qualité de vie des habitants et de l'attractivité du centre-ville.
Partenaires	Région « Plan vert »
Dépenses prévisionnel	
Plan de financement prévisionnel	
Calendrier	
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	

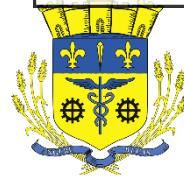


FICHE ACTION : Réfection de la place du centre-ville

N° : PVD-OT-4D-2

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité, Biodiversité, Habitat et Attractivité »
Action nom	Réaménagement des places Tessier et Imbault
Action n°	PVD-OT-4D-2
Statut	En projet
Niveau de priorité	Très Fort
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Le projet consiste à repenser les deux places (Tessier & Maurice Imbault) du centre-ville afin de les adapter aux enjeux environnementaux et modaux. Ce projet prône la volonté de renforcer la notion de place du centre-ville comme un lieu fédérateur permettant les échanges sociaux (événement & déambulation) et économiques (marché quotidien et marché des producteurs locaux).</p> <p>L'action comprend un réagencement des places afin de les optimiser au mieux pour répondre aux besoins actuels et futurs. Le projet répond à des objectifs concrets, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> La place des équipements modaux afin de permettre un développement de l'usage des mobilités douces et actives, tout en prenant en considération l'usage de la voiture pour les populations PMR et/ou éloignées du centre-ville. La création d'îlots de fraîcheur dans ces espaces publics minéraux en venant réimplanter de la végétation avec des arbres de haute tige et de la végétation des espaces afin de réduire les surfaces exposées au soleil. L'objectif étant d'améliorer les conditions d'usage de l'espace pendant les périodes caniculaires et de réduire les températures dans le centre-ville.

	<ul style="list-style-type: none"> Le renforcement de l'attractivité, au travers de l'installation de mobilier urbain et la création d'espaces modulables pouvant accueillir des évènements. <p>Cette action a pour ambition de recréer une espace central identifié dans la mémoire collective comme la place du village, un lieu dynamique de rencontre, d'activité, de service et de lien social.</p>
Partenaires	Région CAR
Dépenses prévisionnel/ définitif	1 800 000 € HT
Plan de financement prévisionnel/ définitif	
Calendrier	
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	Cette action a pour ambition de renforcer l'attrait social et économique du centre-ville avec la notion de la place du village où il est agréable de déambuler, de consommer et d'échanger.
Annexes	

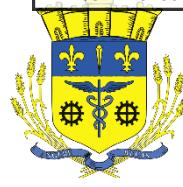


FICHE ACTION : Restructuration de la rue de l'abreuvoir

N° : PVD-OT-4D-3

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité, Dimension, Attractivité et habitat »
Action nom	Restructuration de la rue de l'Abreuvoir
Action n°	PVD-OT-4D-3
Statut	En projet
Niveau de priorité	Fort
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Le projet consiste à repenser la rue de l'Abreuvoir, afin d'améliorer la connexion entre le parking de la salle polyvalente et le centre-ville pour les déplacements doux. L'objectif est d'inciter la population qui vient en voiture de stationner sur le parking de la salle polyvalente et de faire les derniers mètres à pied. L'amélioration de cette rue va contribuer à constituer un maillage des mobilités actif et sécurisé, entre les différents quartiers de la ville.</p> <p>En parallèle, à cette objectif l'action a pour but d'optimiser la perméabilisation afin d'implanter le long de par et d'autre de la rue de la végétation.</p>
Partenaires	Région CAR
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	

Calendrier	
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	En améliorant cette rue, les conséquences sont de favoriser un meilleur usage de l'espace public incitant les déplacements actifs auprès des habitants des quartiers limitrophes du centre-ville et de développer la nature en ville. Le meilleur partage de l'espace public entre les mobilités va permettre de renforcer l'attractivité du centre-ville et la qualité de vie des habitants qui par conséquent développera l'affirmation centrale de la commune.
Annexes	



FICHE ACTION : Place des cultures

N° : PVD-OT-4D-4

Orientation stratégique	Dimension « Mobilité, Attractivité et Biodiversité »
Action nom	Place des cultures
Action n°	PVD-OT-4D-4
Statut	En projet
Niveau de priorité	Moyen
Maître d'ouvrage	Commune d'Angerville
Description de l'action	<p>Le projet consiste en la création :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'un parvis planté de la médiathèque avec mobilier urbain ; • Réalisation d'un plateau piéton traversant rue Jacob sécurisé et accessible ; • D'une poche de stationnement complémentaire ; • De parkings désimperméabilisés, avec la pose de dalles enherbés et de support terre-pierre et plantations d'arbres ; <p>A plus long terme : Une réflexion sur le devenir et la pérennité des bâtiments autour de la place des cultures sera faite afin d'optimiser et rénover les bâtiments existants (sauf la nouvelle médiathèque) autour d'une réhabilitation lourde, voire démolition et reconstruction.</p>
Partenaires	Région CAR
Dépenses prévisionnel/ définitif	
Plan de financement prévisionnel/ définitif	

Calendrier	
Lien autres programmes et contrats territorialisés	
Indicateurs de suivi et d'évaluation	
Conséquence sur la fonction de centralité	
Annexes	



REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-05

**AVIS SUR LE PROJET PARTENARIAL D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE
NATIONALE 20**

M. le Maire indique que la RN 20 est une ancienne voie royale reliant Paris à Orléans, devenue ensuite route nationale et aujourd’hui départementale. Elle constitue, avec l’A6 et l’A10, l’une des principales entrées sud de Paris et de l’Île-de-France. Son trafic moyen est de 50 000 véhicules par jour avec un statut de route à grande circulation (RGC).

Il ajoute que la RN 20 draine les circulations en provenance du sud/sud-ouest du territoire et d’une partie de son centre géographique, vers les bassins d’emploi du nord (notamment Massy, Plateau de Saclay et Orly) et, au-delà, vers Paris et la petite couronne.

Cette voie départementale permet également de rejoindre d'autres infrastructures majeures, telles que la Francilienne, l'A6, l'A10 et, plus au nord, l'A86. Ces dernières mettent en relation la RN 20 avec des pôles urbains majeurs : Evry-Courcouronnes / Corbeil-Essonnes et Melun.

La RN 20 est également un espace complexe et hétéroclite, qui continue de se développer dans un contexte de dégradation du cadre de vie et de l'environnement (césure créée par la RN 20, nuisance sonore et mauvaise qualité de l'air, publicité anarchique, discontinuités écologiques...).

Le développement actuel de la Route nationale 20 (RN 20) n'est soutenable ni pour les habitants des territoires qu'elle dessert, ni pour ses usagers.

Face à ce constat et à la nécessité de réconcilier la RN 20 avec ses territoires, M. le Maire explique que le Conseil départemental de l'Essonne a souhaité se doter d'un outil structurant pour appréhender les enjeux d'évolution de la nationale 20 dans les prochaines années, notamment avec les enjeux de mobilité. Il ajoute que, jusqu'à présent, les études pour la projection des enjeux pour cet axe sont financées par un syndicat mixte d'aménagement, basé dans le nord du département, pour lequel le champ d'action s'arrête à Arpajon.

A ces égards et compte tenu de la saturation progressive de cet axe sur l'ensemble du territoire, le Conseil départemental, par délibération du 28 septembre 2020, a engagé l'initiative d'un projet partenarial d'aménagement pour la restructuration de la RN 20 (PPA RN 20) afin qu'une approche globale soit menée sur l'intégralité de l'axe.

Il informe que ce projet a vocation à réunir l'ensemble des parties prenantes à la restructuration de la RN 20 à l'échelle du grand territoire s'étendant de Massy à Angerville. Il regroupe ainsi l'Etat, 4 intercommunalités (Communauté Paris-Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Communauté de communes entre Juine et Renarde et la Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud-Essonne), les 26 communes traversées, le Conseil départemental de l'Essonne, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités et l'EPFIF. Ainsi, la gouvernance du PPA RN 20 se veut collégiale et associe l'ensemble des acteurs concernés.

A cet effet et compte tenu que la commune est traversée par la nationale 20, M. le Maire indique qu'il juge intéressant de faire partie des discussions et des démarches d'aménagement de celle-ci afin que la commune puisse soumettre son positionnement sur les actions qui seront projetées.

Il expose les trois objectifs principaux qui sont poursuivis par le PPA, sur une durée initiale de 15 ans :

- Favoriser l'usage multimodal, avec une route ouverte à toutes les mobilités
- Optimiser le fonctionnement de la RN 20, avec une route fonctionnelle, verte et intelligente
- Poursuivre la requalification urbaine et économique des territoires traversés

Il précise qu'au titre particulier du territoire de l'Etampois Sud-Essonne, l'Agglomération pourrait s'engager, comme maître d'ouvrage, sur la réalisation d'une étude socio-économique pour l'aménagement de la bretelle d'accès RN 20 / RD 91 à Étampes, courant 2023.

M. Pierre BONNEAU demande si les engagements du PPA vont concerner également les territoires limitrophes, notamment l'Eure-et-Loir et le Loiret, dans la mesure où le trafic des poids lourds sur la nationale 20 augmente considérablement à partir de la sortie d'autoroute d'Artenay.

M. le Maire indique que le PPA sera limité au territoire de l'Essonne compte tenu que le projet est mené par le Département, et que sa capacité à exercer son domaine de compétences est restreint au territoire départemental.

Suite à cette remarque, il souligne l'importance pour la commune de participer aux discussions d'aménagement de la nationale 20, compte tenu qu'Angerville est située à l'entrée du département et

que la connexion entre les territoires, au sud et au nord, ont des impacts importants sur les usages de cet axe.

M. Alain LAJUGIE ajoute que le trafic des poids lourds va également se densifier sur la nationale 20 avec la création de la zone industrielle de Boisseaux, et par conséquent, espère que les adaptations envisagées dans le PPA ne favoriseront pas le transit de ce type de véhicule en Essonne.

A cet effet, M. le Maire rassure l'assemblée et indique, qu'à ce jour, les projections sur la nationale 20 concernant les poids lourds ne sont pas de nature à faciliter leur circulation et tendent vers une rationalisation du trafic. Par ailleurs, il ajoute qu'actuellement le département débat sur l'idée de relancer l'instauration de l'écotaxe et des portiques.

M. Bruno DUPUIS demande si le PPA va porter et favoriser la mise en place des murs anti bruit.

M. le Maire indique que cette action est bien portée dans le programme du PPA, et ce dans le cadre des objectifs en matière d'environnement et de protection contre le bruit et la pollution. Il invite les élus à lire attentivement le programme afin de prendre connaissance de l'ensemble des actions envisagées, et indique que le déploiement des murs anti bruit est notifié page 24 du contrat.

A l'issue de cette présentation, M. le Maire invite l'assemblée à délibérer.

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (loi ELAN),

Vu l'article L110-3 du code de la Route et son décret 209-615 du 03 juillet 2009,

Vu la délibération de l'Assemblée départementale 2017-04-0046 du 3 juillet 2017 approuvant le Plan directeur de la RN 20,

Vu la délibération de l'Assemblée départementale 2020-04-0037 du 28 septembre 2020 décidant d'engager l'élaboration d'un contrat de projet partenarial pour la RN 20 avec l'Etat, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilité et le bloc local.

Considérant la volonté du Conseil départemental d'engager un projet partagé de requalification concernant l'ensemble du linéaire essonnien de la RN 20, d'Angerville à Massy.

Considérant qu'une démarche volontariste, concertée et opérationnelle est à engager pour répondre aux enjeux de mobilité, de transition écologique et d'aménagement raisonnable et renouvelé qui sont attachés au développement de la RN 20 et des territoires essoniens traversés.

Considérant qu'il s'agit de réconcilier l'infrastructure avec ses territoires par de plus fortes articulations et cohérences entre les objectifs des projets de transports et les projets d'aménagement.

Considérant qu'il convient d'apporter des solutions concrètes aux besoins des habitants du département, tout en répondant aux exigences des développements futurs.

Considérant les concertations constantes conduites avec tous les partenaires signataires dans le cadre d'entretiens directs et des 16 ateliers thématiques animés par le Département entre mars 2020 et décembre 2021.

Considérant les conclusions des comités de pilotage du projet de PPA pour la RN 20 organisés le 2 octobre 2020, le 5 mai 2021 et le 11 mai 2022

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à la majorité

Voix pour : 23

Johann MITTELHAUSSER, Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Amandine GUIRIBOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

Abstention : 1

Philippe CHENAULT

- **DONNE** un avis favorable au Projet partenarial d'aménagement pour la requalification de la RN 20 (PPA RN 20), associant le Département, la Communauté Paris-Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, la Communauté de communes Entre Juine et Renarde, la Communauté d'agglomération de l'Etampois Sud-Essonne, les 26 communes traversées (Massy, Chilly-Mazarin, Longjumeau, Champlan, Saulx-les-Chartreux, Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Montlhéry, Longpont-sur-Orge, Linas, Leuville-sur-Orge, Ollainville, Saint-Germain-lès-Arpajon, Arpajon, Egly, Avrainville, Boissy-sous-Saint-Yon, Mauchamps, Chamarande, Etréchy, Morigny-Champigny, Étampes, Guillerval, Saclas, Monnerville, Angerville), l'Etat, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités (IDFM), l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF).
- **DIT** qu'il s'agit de partager un projet d'aménagement durable à l'échelle du grand territoire, de Massy à Angerville.
 - **DIT** que le projet vise à répondre à trois objectifs structurants :
 - Favoriser l'usage multimodal : une route ouverte à toutes les mobilités ;
 - Optimiser le fonctionnement de la RN 20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente ;
 - Poursuivre la requalification urbaine, paysagère et économique des territoires traversés, dans une stratégie d'aménagement coordonnée.
- **DIT** que le projet sera animé dans le cadre d'une gouvernance collégiale associant tous les signataires et au sein de laquelle le Département assurera la co-présidence avec l'une des intercommunalités, désignée annuellement par roulement.
- **DEMANDE** l'engagement des autres partenaires signataires (Etat, Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, Conseil départemental de l'Essonne Communauté Paris-Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Communauté de communes Entre Juine et Renarde, les 26 communes concernées et l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France) dans la mise en œuvre et/ou le financement des actions du PPA, au titre de leurs compétences respectives en matière de transports en commun, d'urbanisme, de logements, de développement économique, de transition écologique d'espaces publics, de circulations douces et de foncier.
- **DIT** que le Département prendra toute sa place dans ce PPA RN 20 et fléchera des crédits spécifiques dans le cadre de son futur Plan pluriannuel d'investissement PPI 2021-2027 pour la RN 20.
- **AFFIRME** l'ambition du Département de faire de la RN 20 un axe structurant au service du territoire et des populations qu'il dessert.

- **DEMANDE** la mobilisation, par l'Etat et la Région Ile-de-France, de crédits spécifiques pour la RN 20 dans le nouveau Contrat de plan Etat-Région (CPER).
- **DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations

Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits

Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTEL HAUSER



CONTRAT DE PROJET PARTENARIAL D'AMENAGEMENT DE LA RN 20

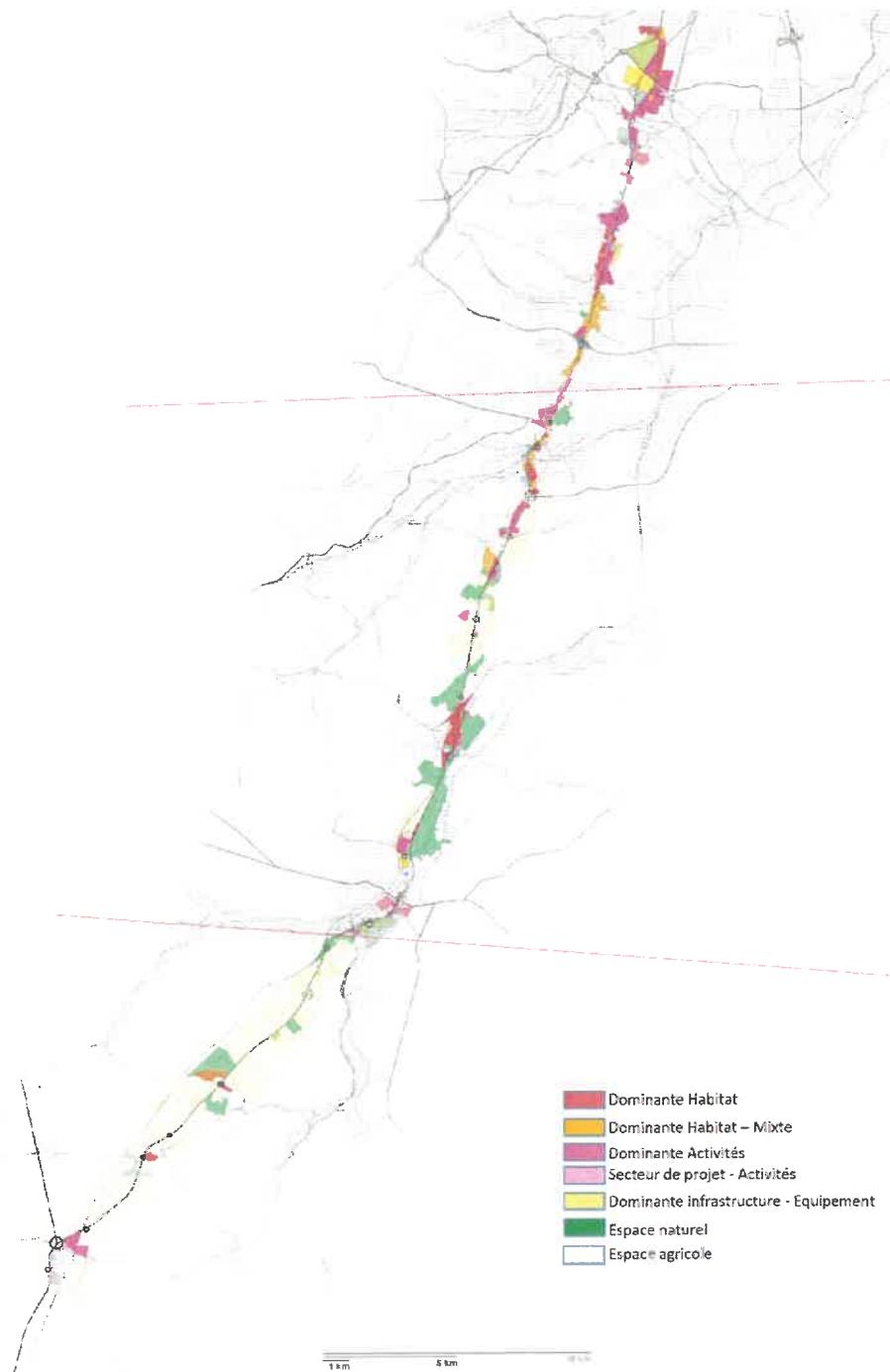


DOCUMENT DE TRAVAIL

Version consolidée Mai 2022

Table des matières

I	L'objet et les parties au contrat.....	7
I.1	Objectifs poursuivis par le contrat	7
I.2	Dénomination et localisation du projet	10
I.3	Signataires du contrat.....	10
II	Le projet.....	11
II.1	Périmètre du projet.....	11
II.2	Insertion du projet dans son contexte	11
II.3	Ambition générale et structuration du projet.....	12
III	- Le plan d'actions.....	13
III.1	Favoriser l'usage multimodal de la RN 20 : une route ouverte à toutes les mobilités	13
III.1.1	Programme : favoriser l'amélioration de la circulation des bus et développer progressivement une voie dédiée	13
III.1.2	Programme : renforcer l'offre de Transport en commun	15
III.1.3	Programme : organiser le rabattement sur les transports en commun.....	16
III.2	Optimiser le fonctionnement de la RN 20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente.....	20
III.2.1	Programme : aménager les carrefours et échangeurs.....	20
III.2.2	Programme : porter une exigence environnementale forte	24
III.2.3	Programme : développer les outils pour une route connectée et innovante	27
III.2.4	Programme : rationaliser le trafic des poids lourds	28
III.3	Poursuivre la requalification urbaine et économique des territoires traversés par la RN20	30
III.3.1	Programme : Une requalification de la RN20 réalisée à partir d'une mise en œuvre par étape du Plan directeur actualisé	30
III.3.2	Programme : Une planification du développement urbain durable de la RN20.....	31
III.3.3	Programme : Une politique de maîtrise et de portage du foncier pour la RN20.....	34
III.3.4	Programme : L'accompagnement de la mise en œuvre des actions du PPA RN20.....	36
IV	- Gouvernance du contrat.....	38
IV.1	Le comité de pilotage du PPA RN20.....	38
IV.2	Les comités opérationnels	38
V	- Mise en œuvre du contrat et engagements des parties	39
V.1	Durée du contrat	39
V.2	Avenants	39
V.3	Engagements des parties	39
VI	- Signatures	41
VII	- Annexes	42



Préambule

Ancienne voie royale reliant Paris à Orléans, ancienne route nationale devenue aujourd'hui départementale, la RN 20 constitue, avec l'A6 et l'A10, l'une des principales entrées sud de Paris et de l'Île-de-France. Son trafic moyen est de 50 000 véhicules par jour avec un statut de route à grande circulation (RGC).

La RN 20 draine les circulations en provenance du sud/sud-ouest du territoire et d'une partie de son centre géographique, vers les bassins d'emploi du nord (notamment Massy, Plateau de Saclay et Orly) et, au-delà, vers Paris et la petite couronne.

Cette voie départementale permet également de rejoindre d'autres infrastructures majeures, telles que la Francilienne, l'A6, l'A10 et, plus au nord, l'A86. Ces dernières mettent en relation la RN 20 avec des pôles urbains majeurs : Evry-Courcouronnes / Corbeil-Essonnes et Melun.

Autrefois, la RN 20 traversait des territoires ruraux, très peu urbanisés. Attractif et en pleine mutation, le secteur de la RN20 a connu une urbanisation importante compte tenu des possibilités offertes par le PLU des communes le long de l'infrastructure, notamment au nord d'Arpajon. L'urbanisation croissante des communes, l'afflux de population, le développement des activités commerciales, ainsi que la part croissante du transport de marchandises, ont conduit à sa saturation et l'évolution de l'axe RN20 n'a pas suivi ce développement. Elle se révèle désormais incapable, dans sa forme et sa structure, de faire face aux besoins de mobilités croissants, notamment avec le développement du plateau de Saclay, plus récemment la reconversion de la Base aérienne 217 et le développement de Massy Palaiseau et le grand Orly(CPS).

La RN20 est une infrastructure routière présentant originellement une configuration de voie rapide, qui souffre de congestion automobile, de banalisation des paysages, de dégradation du bâti, de déqualification des espaces publics et des espaces verts, d'absence de gestion des eaux pluviales routières ainsi que de prolifération d'enseignes lumineuses et de panneaux publicitaires disgracieux. La RN20 traverse dans le nord des zones urbanisées en fort développement.

La RN20 est également un espace, complexe et hétéroclite, qui continue de se développer dans un contexte de dégradation du cadre de vie et de l'environnement (césure créée par la RN20, nuisance sonore et mauvaise qualité de l'air, publicité anarchique, discontinuités écologiques...).

En parallèle, le PPA permet également de coordonner la nécessaire production de logements autour de la partie Nord de l'axe de la RN20, dans un objectif de mixité sociale, et surtout de qualité de vie. La réduction des nuisances et l'adaptation des constructions, contre le bruit et la pollution de l'air, et pour une meilleure qualité d'usage des logements pourraient également être portés dans le cadre du PPA. Enfin, pour garantir un développement urbain équilibré, l'augmentation de la population devra s'accompagner des réflexions pour le développement de l'emploi local et des équipements, en complémentarité et sans concurrence avec les centralités existantes à dynamiser.

Il est nécessaire de s'engager dès aujourd'hui dans l'amélioration du cadre de vie, de l'environnement et des performances des lignes de transports en commun, ainsi que dans un meilleur partage de l'espace public pour répondre aux besoins de l'ensemble des usagers, et ainsi favoriser le développement des mobilités alternatives à l'usage de véhicules individuel motorisés.

Ce projet de requalification a déjà fait l'objet de réflexions préalables avec les collectivités, notamment pour le secteur nord du département au travers du premier schéma d'orientation de la requalification de la RN20, produit en 2015 (Plan directeur) avec pour objectif la réalisation d'un transport en commun en site propre reliant Massy à Arpajon. Au travers le PPA, il convient d'être réinterrogé et la réflexion doit être étendue au sud du territoire dans l'objectif d'accompagner les projets de mobilités, de développement, de renouvellement urbain et d'amélioration des espaces publics et de réduction de l'impact environnemental. Ainsi, l'élargissement de la RN20 est à mettre en œuvre dès aujourd'hui, pour traiter dans des

temporalités proches les points durs qui perturbent le plus les conditions de circulation. En outre, cet élargissement devra permettre, sur des temporalités plus longues, l'aménagement de voies dédiées, l'amélioration du cadre paysager et l'intégration des axes de modes actifs (piétons, vélo, RER V) le long de la RN20, devant bénéficier à la mobilité, pour l'ensemble de l'itinéraire RN20, du territoire de l'Essonne. Des mesures opérationnelles de préservation seront nécessaires en accompagnement du développement urbain dans l'épaisseur du tissu urbain.

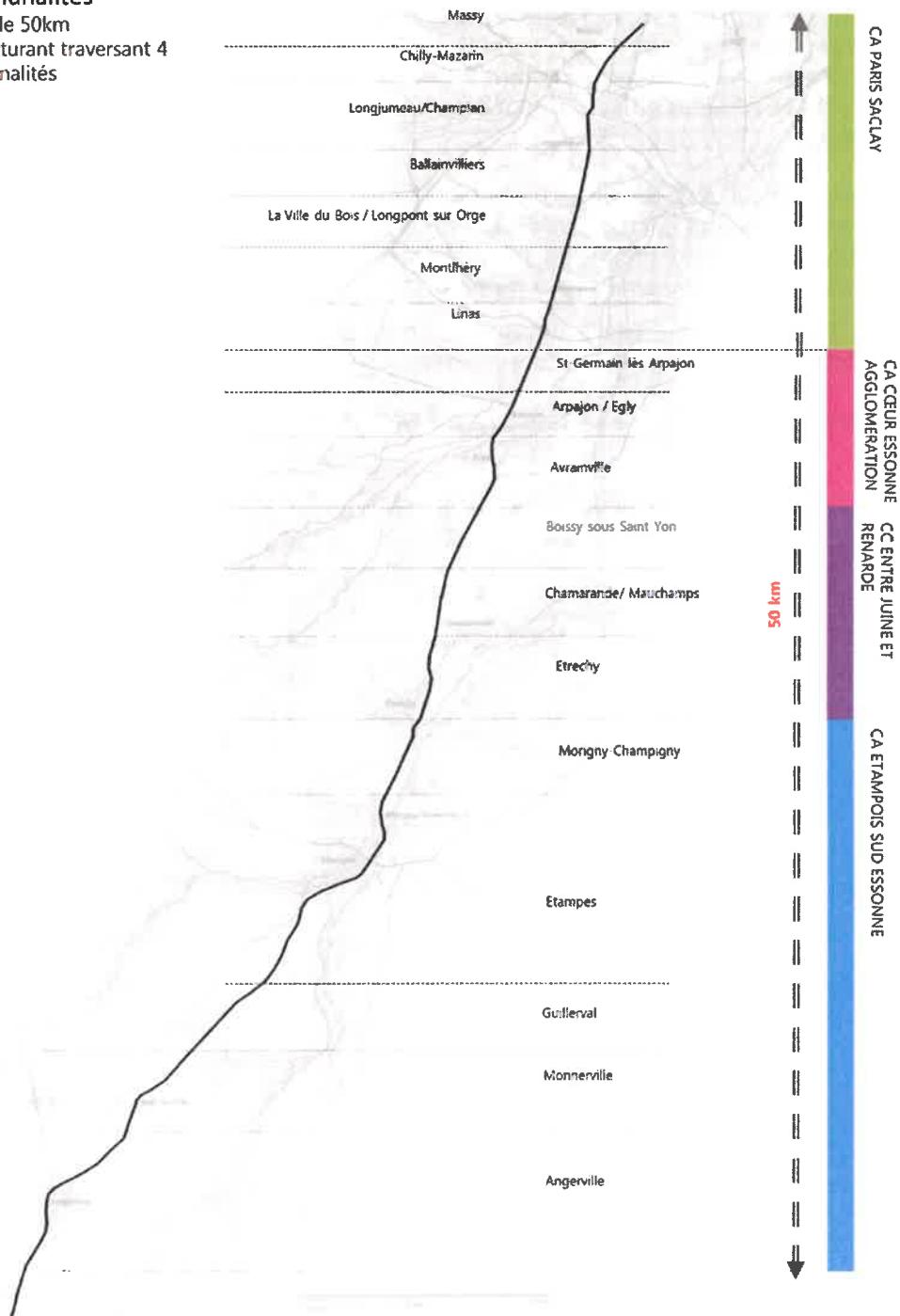
Dans sa partie sud, depuis la Francilienne jusqu'à Angerville, l'axe RN20 supporte des flux de transit importants et croissants, notamment de poids lourds, qu'il convient de limiter. Sur ce point, l'action volontariste du Département de limitation de la vitesse et d'interdiction du stationnement doit contribuer à reporter vers l'A10 les poids lourds en transit.

La RN 20 fait ainsi partie des grands projets structurants du territoire essonnien qui ont vocation à devenir les lieux d'une nouvelle urbanité, telle que portée par le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2030). Il s'agit désormais de partager un projet d'aménagement durable et structurant à l'échelle du grand territoire, de Massy à Angerville.

Intercommunalités

Un linéaire de 50km

Un axe structurant traversant 4 intercommunalités



I L'objet et les parties au contrat

I.1 Objectifs poursuivis par le contrat

La RN 20 s'étend sur plus de 50 km du nord au sud du département de l'Essonne. Elle traverse des territoires très divers – plateaux agricoles, zones urbanisées, zones d'activités - et supporte ainsi des fonctions multiples : transit, notamment poids lourds, cabotage et desserte, transports collectifs. Elle est à la fois une source de nuisances et une infrastructure essentielle pour ces territoires.

L'Etat, la Région, le Conseil départemental de l'Essonne, les quatre intercommunalités et les 26 communes partagent les convictions suivantes, qui les ont amenés à se réunir dans ce contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA) pour la RN 20.

Le développement actuel de la RN 20 n'est soutenable ni pour les habitants des territoires qu'elle dessert, ni pour ses usagers. Il faut réconcilier la RN 20 avec ses territoires. Cet objectif de réconciliation passe par de profonds changements.

Premièrement, les travaux du SME RN20 ont permis d'élaborer un projet d'aménagement qui transforme radicalement la RN20 dans sa partie nord. Fondé sur la mise en service d'un transport collectif en site propre, ce projet ne pourra voir le jour qu'à long terme ; il a fait l'objet d'une prise de position d'Ile-de-France Mobilités en ce sens en 2019. Pour autant, on ne doit abandonner ni le parti d'aménagement ni l'ambition de faire de la RN20 un axe structurant de transport collectif et de modes actifs et préparer dès aujourd'hui l'insertion des voies dédiées. Ce contrat de projet partenarial d'aménagement propose ainsi une stratégie progressive et évolutive pour y parvenir.

Deuxièmement, l'aménagement de la RN20 ne pourra être réussi que s'il est cohérent et adaptés aux territoires traversés sur l'ensemble de son parcours. Chacune des sections a des fonctions différentes et nécessite donc des traitements différents. Mais ces évolutions doivent ensemble faire sens et ne pas entrer en contradiction les unes avec les autres. Elles doivent résoudre les problèmes d'aujourd'hui - essentiellement liés au développement urbain, au trafic routier et aux inondations- tout en préparant l'aménagement futur et l'usage davantage multimodal de cette route. Plus qu'une contrainte, cette nécessité de trouver une stratégie originale de reconquête pour la RN20 est l'opportunité de créer une réponse innovante et porteuse d'avenir pour les territoires traversés.

Quatre axes pour agir ont été identifiés par les partenaires du contrat pour mener à bien cette stratégie :

- Associer tous les acteurs autour d'un projet commun
- Faire de la RN20 le support d'une nouvelle mobilité ;
- Faire de la RN20 une route verte et intelligente ;
- Faire de la RN20 la colonne vertébrale d'un urbanisme renouvelé.

Cet objectif nécessite de coordonner les projets de transport, les projets de développement urbain et d'amélioration de l'environnement. Il nécessite que tous les acteurs publics partagent une stratégie commune d'aménagement et qu'ils s'y engagent sur le long terme. Il nécessite de mobiliser de nombreux outils opérationnels, réglementaires, financiers.

Le cadre du contrat de projet partenarial d'aménagement est donc particulièrement adapté en ce qu'il permet de créer une gouvernance collégiale durable, légère, adaptée pour mener un projet d'une telle ampleur. Il permet également de mobiliser les moyens financiers pour concrétiser les ambitions portées par le PPA RN 20, notamment dans le cadre du contrat de plan Etat - Région.

Ce Projet Partenarial d'Aménagement se donne comme objectif transversal la requalification maîtrisée des territoires traversés par la RN 20, par un aménagement anticipant l'intégration de nouvelles mobilités et de renforcement de l'offre de transport en commun, et prenant en

compte la production en logements, les besoins de développement économique et des équipements nécessaires, et les divers enjeux environnementaux, sociaux de santé et de qualité d'usage.

Cet objectif transversal d'aménagement vise la prise en compte des spécificités locales des territoires traversés, et se décline en trois axes, dont un volet aménagement à dimension intégratrice.

Axe 1: Favoriser l'usage multimodal de la RN 20 : une route ouverte à toutes les mobilités

Axe 2 : Optimiser le fonctionnement routier de la RN 20 : une route verte et intelligente

Axe 3 : Intégrer dans une stratégie d'aménagement coordonnée l'ensemble des enjeux environnementaux (habitat, mobilité, développement économique et commercial, foncier et urbanisme, bruit, paysage, biodiversité, continuité écologiques, gestions des eaux pluviales, assainissement, sols).



I.2 Dénomination et localisation du projet

Ce projet partenarial d'aménagement sera dénommé "projet partenarial d'aménagement de la RN20".

Son périmètre opérationnel comprend l'ensemble des territoires des 26 communes desservies par la route nationale 20.

I.3 Signataires du contrat

Le présent contrat de projet partenarial d'aménagement rassemble les partenaires institutionnels engagés dans sa mise en œuvre :

L'Etat, représenté par le Préfet de l'Essonne	La commune de Longjumeau	La commune d'Egly
La Région Ile-de-France	La commune de Champlan	La commune d'Avrainville
L'Etablissement public foncier d'Ile-de-France	La commune de Saulx-les-Chartreux	La commune de Boissy-sous-Saint-Yon
Ile-de-France Mobilités	La commune de Ballainvilliers	La commune de Mauchamps
Le Département de l'Essonne	La commune de la Ville-du-Bois	La commune de Chamarande
La communauté d'agglomération Paris-Saclay	La commune de Montlhéry	La commune d'Etréchy
La communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération	La commune de Longpont-sur-Orge	La commune de Mornigny-Champigny
La communauté de communes Entre Juine et Renarde	La commune de Linas	La commune d'Etampes
La communauté d'agglomération Etampois Sud Essonne	La commune de Leuville-sur-Orge	La commune de Guillerval
La commune de Massy	La commune d'Ollainville	La commune de Saclas
La commune de Chilly-Mazarin	La commune de Saint-Germain-lès-Arpajon	La commune de Monnerville
	La commune d'Arpajon	La commune d'Angerville

II Le projet

II.1 Périmètre du projet

Le projet se déploie sur 26 communes desservies par la route nationale 20. Des études ou des actions sont envisageables à l'échelle des quatre intercommunalités, en particulier pour les questions de mobilité (amélioration de l'offre et des infrastructures de transport en commun, aménagements cyclables) et de pacification, d'amélioration du cadre de vie et de développement urbain.

II.2 Insertion du projet dans son contexte

Le projet doit s'insérer dans un contexte d'aménagement durable visant à garantir la production de logements (70 000 logements par an à l'échelle de la région Île-de-France), la mixité sociale (logements sociaux dans les communes de l'axe), un cadre de vie amélioré (diminution de la pollution et des nuisances sonores, meilleur partage de l'espace public, consommation maîtrisée des sols), tout en préservant les espaces agricoles et naturels, ainsi que les paysages. L'équilibre commercial entre les différentes polarités doit également être pris en compte, comme la nécessaire diminution du trafic de transit, les véhicules individuels et les poids lourds.

A cet égard, le PPA RN20 s'inscrit aussi bien en concertation avec les grands projets de développement qui le bordent, (tel que le PPA Grand Orly et l'OIN Paris-Saclay), qu'avec les démarches contractuelles d'ORT, dont celle de l'opération de revitalisation des territoires (ORT) en cours d'élaboration pour 10 communes de la CA Paris-Saclay longées par la RN20. Quant aux enjeux liés aux réflexions relatives au secteur de congestion dit du « Nœud de Chilly A6/A10 », ils sont déjà portés dans un cadre de pilotage distinct.

Ces attendus se retrouvent dans les documents de planification et de programmation territoriale qui incluent la géographie du PPA RN20 :

- Documents de planification et de programmation en termes d'urbanisme, de logement, d'activités économiques et de développement durable :
 - SDRIF en cours de révision vers un SDRIF-E
 - PPA Grand Orly
 - Etude de résorption des congestions A6/A10/A126/N20/RD118
 - SCOT : Cœur d'Essonne Agglomération du 11/06/2020
 - PLH : CA Paris-Saclay (adopté), CA Cœur d'Essonne Agglomération (adopté) ; CA Etampois Sud Essonne (prescrit)
 - PLU des communes concernées
 - Plan Directeur RN20 (2015) sur la partie Nord RN20
 - Schéma de référence de la RN20 approuvé en 2011
 - Schéma de l'offre économique de la CA Communauté Paris Saclay (2019)
 - Schéma de développement commercial de la CA Communauté Paris Saclay (2021)
 - Préfiguration de l'ORT CA Communauté Paris Saclay (opération de revitalisation du territoire de la RN20)
 - Stratégie commerciale CDEA
 - Plan Climat Air Energie Territorial de la CA Communauté Paris Saclay
 - Plan Climat Air Energie Territorial de la CC Entre Juine et Renarde
 - Schéma directeur de développement des ENR&R de la CA Cœur d'Essonne Agglomération Bilan carbone de CDEA
 - Plan de prévention du bruit dans l'environnement de la CA Cœur d'Essonne Agglomération (en cours)
 - Préfiguration de l'ORT CA Communauté Paris Saclay (opération de revitalisation du territoire de la RN20)

- Projet de territoire de CA Communauté Paris Saclay
- Projet de territoire de la CA Cœur d'Essonne Agglomération (en cours)
- Projet de territoire de la CC Entre Juine et Renarde
- Projet de schéma de développement économique de la CC Entre Juine et Renarde (consultation en cours)
- Documents de planification et de programmation dans le domaine des mobilités :
 - Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France
 - Plan régional RER V
 - Schéma cadre des mobilités du CD91 et les plans d'action en découlant
 - Schéma des transports de la CA Communauté Paris Saclay (2018)
 - Schéma directeur cyclable de la CA Communauté Paris Saclay (2022)
 - Plans vélo communaux (Wissous, Chilly-Mazarin, Massy, Champlan, Longjumeau, Linas-Montlhéry).
 - Plan vélo de la CA Cœur d'Essonne Agglomération
 - Plan Vélo de la CC Entre Juine et Renarde
 - Plan local des déplacements de la CA Cœur d'Essonne Agglomération
 - Politique départementale en matière d'environnement (lutte contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain, eau, espaces naturels sensibles...) et de développement durable (déchets, bruit).

II.3 Ambition générale et structuration du projet

Les abords de la RN20 présentent des dysfonctionnements en matière urbaine, environnementale et paysagère. Le développement actuel n'est pas soutenable pour les territoires qu'elle dessert et pour ses usagers. L'ambition générale du PPA est de réconcilier la RN 20 avec ses territoires pour permettre autant leur transition écologique que leur développement et par un renouvellement maîtrisé.

Cette ambition nécessite de travailler sur l'ensemble du linéaire, avec des réponses différencierées mais cohérentes, pour fédérer tous les acteurs. L'objectif d'inscrire un transport en commun en site propre sur la RN20, s'il est d'un horizon de long terme, reste un objectif pour la mise en œuvre d'actions de court et moyen terme, et tout en répondant aux besoins immédiats. Le PPA vise à produire un développement et un renouvellement vertueux des abords de la RN20, où le développement de l'urbanisation, nécessaire pour répondre aux enjeux sociaux et économiques et environnementaux, est réalisé en cohérence avec l'amélioration des conditions de performance des offres de transport actuelles et futures. Ce développement devra également se faire au regard des polarités existantes aux alentours mais également à la condition d'une capacité suffisante des infrastructures et des équipements publics à absorber de potentiels nouveaux habitants.

Les actions seront organisées selon les trois axes thématiques présentés dans les objectifs du projet partenarial et déclinées en programmes et en actions :

1. Favoriser l'usage multimodal de la RN 20 : une route ouverte à toutes les mobilités
2. Optimiser le fonctionnement de la RN 20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente
3. Poursuivre la requalification urbaine, paysagère et économique des territoires traversés par la RN 20

Le quatrième axe, l'association de toutes les parties prenantes au projet, sera décrit dans la partie III Gouvernance du présent document.

III - Le plan d'actions

L'ambition générale du projet partenarial d'aménagement, qui est de réconcilier la RN 20 avec ses territoires pour favoriser leur transition écologique, leur développement et leur renouvellement maîtrisé, est déclinée dans un programme de 57 actions articulées autour des 3 axes d'intervention définis par les partenaires (Cf. Annexe : tableau de synthèse) :

- ✓ Favoriser l'usage multimodal de la RN 20 : une route ouverte à toutes les mobilités ;
- ✓ Optimiser le fonctionnement de la RN 20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente ;
- ✓ Poursuivre la requalification urbaine et économique des territoires traversés par la RN 20.

III.1 Favoriser l'usage multimodal de la RN 20 : une route ouverte à toutes les mobilités

L'objectif commun est de faire évoluer progressivement la RN20 vers une route multimodale et moderne pour réussir la mise en œuvre de l'ambition d'un TCSP sur la RN20. Des alternatives à la voiture doivent être offertes pour l'ensemble du territoire.

En effet, même si ce projet se situe dans des temporalités longues, il doit rester la « colonne vertébrale » du projet de la RN20. La saturation de la RN20 s'accentue, avec un fort impact du trafic, et notamment des poids lourds (transit et local), sur la population. Cela a pour conséquence de perturber les temps de parcours de transport en commun (bus bloqués dans la circulation aux heures de pointe) et l'augmentation des nuisances (bruit, pollution).

Compte tenu des importants développements urbains que connaît le secteur Nord de la RN20 et des pratiques en matière de mobilités qui vont nécessairement évoluées (place dédiée aux véhicules individuelles plus restreinte au profit des transports en commun et des modes actifs), nécessité de :

- planifier à court, moyen et long terme une évolution en profondeur des infrastructures de transports en commun
- améliorer la vitesse commerciale des bus (avec en complément la mise en accessibilité et l'aménagement multimodal des arrêts de bus)
- renforcer l'offre de transport pour se raccorder aux nouvelles lignes (notamment le T12, L18) et la création de lignes express.

III.1.1 Programme : favoriser l'amélioration de la circulation des bus et développer progressivement des voies dédiées

Le plan directeur de la RN 20, approuvé en 2015 par les collectivités partenaires prévoit à terme une requalification de l'axe en boulevard urbain avec insertion d'un site propre de transports en commun (SPTC). Ce secteur au Nord d'Arpajon est en forte évolution avec l'augmentation de la population, le développement des zones d'activité ainsi que de l'arrivée du T12 « Massy – Evry » (2023) et de la ligne 18 GPE « Orly – Versailles » (à partir de 2026). Aussi, il est primordial de garantir un accès rapide et attractif par le mode bus, notamment vers ces nouveaux axes de transport ainsi que vers les pôles en développement afin de favoriser le report modal. Les actions ci-dessous du PPA s'inscrivent donc dans l'objectif à terme, de mettre en service un SPTC.

Développer le transport en commun avec la mise en œuvre de voies dédiées aux bus à court, moyen et long terme sur le tronçon entre Linas-Ballainvilliers

Maitrise d'ouvrage	CD91 / IDFM
Partenaires associés	Région IDF/ communes / EPCI concernés
Objectif/contenu	<p>La section de la RN 20 entre Linas et Ballainvilliers accueille un trafic compris entre 55 000 et 65 000 véhicules/jour. Les zones de congestion sont importantes en heure de pointe et nuisent à la régularité des lignes de bus qui circulent sur cet axe. De nombreux projets urbains sont en cours avec une prévision d'une forte augmentation de la population ainsi que l'accroissement du trafic automobile.</p> <p>L'objectif est donc d'aménager plusieurs sections de voirie en faveur de la circulation des bus afin d'améliorer la régularité des lignes de bus et permettre la mise en place d'un TCSP à terme.</p>
Calendrier	<p>Etude du CD91 lancée en 2020 sur l'opportunité et la faisabilité des aménagements afin d'améliorer les conditions de circulation sur la RN20 entre Linas et Ballainvilliers.</p> <p>Etude d'IDFM sur l'opportunité de créer un TCSP axial sur voie alternée entre Massy et Arpajon.</p> <p>Etude à lancer sur la section Linas-Arpajon.</p>
Coût estimé	Etude Pré opérationnelle 150K€ Cout de mis en œuvre à évaluer
Financements	Ile-de-France Mobilités / CD91 (Etude de faisabilité =150K€)/ EPCI

Sécurisation et amélioration des points durs bus

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	IDFM /communes / EPCI concernés
Objectif/contenu	Remédier aux dysfonctionnements constatés (conflits d'usage, difficulté d'insertion dans la circulation générale pour les bus) afin de fiabiliser le temps de parcours des lignes de bus concernées.
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Etude en cours pour l'arrêt "Les Champarts" - Etude de faisabilité finalisée pour l'arrêt "Beaulieu" - Réflexion à mener sur les principales stations bus du plan directeur
Coût estimé	A évaluer
Financements	IDFM, CD91

Aménagement de voies dédiées aux bus depuis la RN 20 vers Massy

Maitrise d'ouvrage	IDFM /Communes concernées
Partenaires associés	CPS / CD91 /Région IDF
Objectif/contenu	<p>L'intérêt d'améliorer la qualité et la fiabilité des liaisons en transport en commun entre Massy et les Champarts a été mis en évidence par plusieurs études, compte tenu de la congestion en heure de pointe sur cet axe. Toutefois, l'élaboration d'un projet de TCSP n'a pas abouti (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales non approuvé). Il convient de poursuivre les réflexions, sur la base du projet de DOCP, pour améliorer la circulation bus sur cet axe et le rabattement vers la gare de Massy-Palaiseau et les secteurs de Massy en développement</p>
Calendrier	Nouvelle étude
Coût estimé	A évaluer
Financements	IDFM

III.1.2 Renforcer l'offre en Transports en commun

Le Nord-Essonne va connaître une évolution importante de ses infrastructures lourdes de transport avec la mise en service du T12 « Massy – Evry » (2023) et de la ligne 18 GPE « Orly – Versailles » (à partir de 2026).

Il est nécessaire de garantir le rabattement vers ces nouvelles infrastructures. Les évolutions de l'offre en transport doivent également répondre aux besoins en déplacements d'ores et déjà existants, pour lesquels il n'existe pas d'alternative à la voiture particulière.

Renfort et restructuration de l'offre bus existante	
Maitrise d'ouvrage	IDFM
Partenaires associés	CD91, EPCI et communes concernées
Objectif/contenu	<p>Compte tenu de l'évolution des transports sur le territoire, notamment l'arrivée des nouvelles infrastructures ferrées, l'amélioration de l'offre des lignes de bus est donc à poursuivre à court et moyen terme, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudier l'évolution de la ligne 91-05 « Evry – Massy » et la modification de son terminus vers le plateau de Saclay en lieu et place de la gare de Massy-Palaiseau dans le cadre de la mise en service du Tram 12 Express (T12). - Etudier la restructuration bus autour de la ligne 18 GPE. - Etude CPS et IDFM sur la restructuration du réseau de bus de Courtabœuf dont les nouvelles liaisons vers l'axe de la RN20 finalisée fin 2021
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de restructuration bus T12, partie sud finalisées en mars 2022 par IDFM. - Réflexions sur la restructuration bus T12 à poursuivre pour la partie nord sur le territoire de la CPS à partir de 2023. - Etude de restructuration bus ligne 18 à lancer (Date à préciser par idfm)/ - Mettre en œuvre la restructuration du réseau de bus de Courtabœuf et notamment les nouvelles liaisons vers l'axe de la RN20 à partir de 2023. - Entrée en vigueur du contrat de réseau 26 " Paris-Saclay " (01/08/2022). - Entrée en vigueur du contrat 24 "Sud Essonne" (01/08/2022). - Entrée en vigueur du contrat de réseau 25 " Cœur d'Essonne Agglomération" (01/08/2023).
Coût estimé	à évaluer
Financements	IDFM

Création de nouvelles lignes de bus express	
Maitrise d'ouvrage	IDFM
Partenaires associés	CD91 / EPCI / Communes concernées
Objectif/contenu	<p>Les déplacements domicile-travail du centre et du sud de l'Essonne vers les pôles du nord via la RN20 (principalement ceux de l'agglomération Cœur d'Essonne, Evry et Massy) sont effectués très majoritairement en voiture particulière.</p> <p>L'opportunité de créer 2 liaisons Express sur l'axe de la RN20 a été identifiée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne LN1 « Avrainville – Evry » - Ligne LN2 « Avrainville – Briis-sous-Forges » à étudier en remplacement du tronçon actuel de la ligne 91-04 Briis-sous-Forge/Arpajon. <p>Par ailleurs, de nouvelles liaisons seront à étudier prochainement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne circulant sur la RN20 à destination de la future gare GPE d'AntonyPôle (LN4); - Ligne depuis la RN 20 vers le pôle d'Orly ; - Ligne express le long de la RN20 vers Massy depuis les Champarts.
Calendrier	2022-2027 - Etudes de Lignes
Coût estimé	A préciser (IDFM)
Financements	IDFM

III.1.3 Programme : organiser le rabattement sur les transports en commun

Dans le contexte, de saturation des infrastructures routières orientées vers la métropole et les pôles économique majeurs, de secteurs ruraux souvent éloignés des réseaux de transports majeurs (RER) et d'un usage de bus souvent limités aux voyageurs captifs, il est nécessaire de mettre en œuvre des services nouveaux pour favoriser l'intermodalité.

Création d'une station multimodale à Linas	
Maitrise d'ouvrage	CPS
Partenaires associés	IDFM
Objectif/contenu	<p>La gare routière « Château d'eau » de Linas bénéficie d'une localisation stratégique, au croisement de la Francilienne (RN104) et de la RN 20, en amont des zones de congestion de la RN20. Elle accueille plusieurs lignes de bus dont la ligne 91.05 (express Massy-Evry) et les lignes DM 151, 153 et 154 (Arpajon vers Massy et Paris). L'objectif est que cette gare routière devienne un véritable pôle d'échange multimodal afin de capter les flux de déplacements du centre RN20 vers les pôles d'emplois de Massy, du secteur de la BA217, d'Evry, d'Orly et de Paris</p>
Calendrier	Etude de pôle 2023
Coût estimé	Plafond de subvention de l'étude par IDFM = 100 000 € HT
Financements	CPS / IDFM

Création d'une station multimodale à Avrainville

Maitrise d'ouvrage	CDEA - CD91
Partenaires associés	IDFM / CCEJR
Objectif/contenu	<p>Suite à l'étude du Département relative à l'opportunité de créer des stations multimodales, un emplacement potentiel a été identifié à proximité de l'intersection entre la RN 20 et RD 19 sur la commune d'Avrainville.</p> <p>L'objectif est de pouvoir capter les flux de déplacement diffus du sud de l'Essonne et d'offrir des alternatives à l'autosolisme pour rejoindre les pôles d'activités du nord, notamment par l'intermodalité avec des lignes Express à créer ou à prolonger.</p> <p>Il est nécessaire de pouvoir étudier l'offre de mobilité à mettre en place pour que le futur pôle multimodal d'Avrainville soit attractif pour venir y garer sa voiture et prendre ensuite un transport en commun.</p> <p>Le développement de liaisons douces vers le pôle économique et urbain de Boissy-sous-saint Yon sera favorisée.</p>
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Etude d'opportunité réalisée - Etude de dimensionnement et de préfaisabilité au 2^e semestre 2022. - Etude de faisabilité au 3^e semestre 2022 - Régularisation de la consommation foncière dans le cadre de la révision du PLU et du SCOT en 2024
Coût estimé	3M€
Financements	IDFM / CDEA

Création d'un parking relais gare routière de Linas

Maitrise d'ouvrage	Linas
Partenaires associés	
Objectif/contenu	Stationnement relai à proximité de la gare de Linas – Foncier déterminer
Calendrier	A préciser
Coût estimé	à évaluer
Financements	Commune de Linas

Aménagement multimodaux des principaux arrêts de bus

Maitrise d'ouvrage	Communes / CPS
Partenaires associés	CD91 / IDFM
Objectif/contenu	Le Plan directeur de la RN20 a identifié plusieurs points d'arrêt où il est nécessaire d'organiser le rabattement pour l'ensemble des modes. Pour cela, la création de places de stationnement pour les vélos et les voitures est à étudier à proximité immédiate de ces points d'arrêts.
Calendrier	Etude de faisabilité à lancer, en lien avec les études urbaines en cours ou à venir sur chacun des secteurs concernés
Coût estimé	à évaluer
Financements	IDFM/ CPS/Communes

Extension de l'offre de transport à la demande (TAD)	
Maitrise d'ouvrage	IDFM
Partenaires associés	EPCI / communes concernées / CD91
Objectif/contenu	<p>Le secteur sud RN20 est principalement périurbain et rural (excepté le pôle d'Etampes) et les déplacements y sont plus diffus. De nouveaux services de « Transports à la demande (TAD.) » sont mis en place à partir d'août 2022, dans le cadre du nouveau contrat « Sud Essonne ».</p> <p>L'objectif est de permettre l'évolution de ces services (2^{ème} phase de déploiement) et de pouvoir organiser la desserte vers la station d'Avrainville lors de sa mise en service</p> <p>Création de plusieurs services de TAD à l'entrée en vigueur du contrat de réseau 24 "sud Essonne" prévu le 01/08/2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CAESE: déploiement expérimental en plusieurs phases avec une logique de rabattement vers Etampes en heures creuses. Zones de Tad phase 1 : à l'Ouest et au Sud d'Etampes. Phase 2 : communes de l'est et du Sud-Est d'Etampes ; Communes desservies par les lignes urbaines du réseau d'Etampes non concernées ; - CCEJR : Tad. en heures creuses avec une zone nord en rabattement vers Lardy et une zone sud vers Etréchy
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place des services de TAD. « Sud Essonne » (contrat de réseau 24) à compter d'août 2022 - Date de la 2^{ème} phase de déploiement à déterminer ultérieurement par IDFM.
Coût estimé	A préciser
Financements	IDFM

III.1.4 Programme : favoriser l'usage des modes actifs et des modes doux

Aujourd'hui les vélos ne représentent que 0.1% à 0.5% du trafic total circulant sur le secteur nord de la RN20 (5 à 10 vélos/h). Il est donc nécessaire de mener une réflexion globale afin d'augmenter la part vélo sur l'axe de la RN20. Cela se traduit notamment par l'amélioration et la sécurisation des aménagements cyclables ainsi que l'amélioration du jalonnement et des équipements vélos.

Réalisation de la ligne C2 du RER Vélo

Maitrise d'ouvrage	CD91 / EPCI
Partenaires associés	Communes
Objectif/contenu	<p>La Région Ile-de-France a établi un phasage et un plan de financement pour la mise en œuvre des lignes de RER vélo.</p> <p>L'objectif de ce projet est de réaliser des voies cyclables continues, sécuritaires et confortables afin d'inciter davantage à l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien.</p> <p>L'axe de la RN 20 est concerné par la section «Antony – Arpajon» de la ligne C2 dont la réalisation est prévue en phase 2 après 2025. Il convient d'en tenir compte dans la réflexion globale sur l'axe de la RN20.</p>
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> -Etude de réalisation à lancer (2023) -Mise en commun avec le Schéma de circulation.
Coût estimé	à évaluer
Financements	EPCI/Communes/CD91/RIF

Résorption des discontinuités cyclables et sécurisation des traversées de la RN 20

Maitrise d'ouvrage	CD 91 /EPCI /Communes
Partenaires associés	EPCI/ Communes/ CD 91 / RIF
Objectif/contenu	<p>La RN 20 reste globalement un axe difficilement franchissable compte tenu de l'absence de traversée vélo et piétonne sur certaines sections. Afin de pouvoir augmenter la part du vélo dans les déplacements sur cet axe, des améliorations sont à apporter sur les infrastructures en résorbant les discontinuités cyclables et en sécurisant le franchissement des principaux carrefours.</p> <p>De la même manière que pour les cycles, le réaménagement des principaux carrefours doit faciliter et sécuriser son franchissement par les piétons.</p>
Calendrier	Synthèse des besoins et état des lieux à réaliser
Coût estimé	A évaluer
Financements	EPCI/Communes/CD91/RIF

Aménagement de la ZAC du Bois Bourdon et création de liaisons douces pour desservir le futur pôle d'Avrainville.

Maitrise d'ouvrage	CDEA
Partenaires associés	RIF – SEM – CD91
Objectif/contenu	Les accès à la ZAC des Bellevues à Arpajon sont à améliorer, notamment pour les modes doux.
Calendrier	Etude de trafic et de requalification dézoomée à lancer en 2023,
Coût estimé	A évaluer
Financements	CDEA/ RIF

Réflexion sur la desserte douce et création d'une passerelle pour desservir la ZAC des Belles Vues et les futurs arrêts de bus du TCSP à terme	
Maitrise d'ouvrage	CDEA / CD91
Partenaires associés	Communes / IDFM
Objectif/contenu	Poursuivre le développement de ce nouveau quartier et de son intégration dans l'existant, notamment par l'amélioration de la desserte douce.
Calendrier	Etude à lancer. Fin de traité de concession prévu en 2026.
Coût estimé	
Financements	ZAC, CDEA, CD91, RIF

III.2 Optimiser le fonctionnement de la RN 20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente

III.2.1 Programme : aménager les carrefours et échangeurs

La RN20 compte parmi les axes routiers les plus empruntés en Essonne et constitue un axe d'intérêt régional qui supporte un trafic grandissant. Carrefours et échangeurs de la RN20 concentrent des flux de mobilité diverses. Ils doivent être adaptés, afin de répondre aux évolutions de trafic, d'améliorer la circulation des transports en commun pour la RN20 et de prendre en considération la part croissante des déplacements des modes doux avec des aménagements dédiés, maillés au réseau existant.

Optimisation des carrefours du Secteur Massy/Champarts	
Maitrise d'ouvrage	CD91 / CPS
Partenaires associés	IDFM
Objectif/contenu	Carrefours RN20/Champart et RN20/RD188
Calendrier	
Coût estimé	à évaluer
Financements	IDFM / CPS/ Commune / CD91

Réflexion pour la création d'un carrefour au droit de la rue de la Lampe à Linas /ou de reconfiguration du carrefour de la Porte des 2 Limons (Linas)	
Maitrise d'ouvrage	CD91 – CPS - Commune
Partenaires associés	Commune
Objectif/contenu	Optimiser les liaisons entre les deux rives de la commune de Linas séparée par la RN20. Améliorer l'accès des quartiers (Ouest) aux équipements communaux (Est)
Calendrier	2022-2023 Etude d'opportunité à mener CD91 - CPS - Commune
Coût estimé	
Financements	CPS - CD91 - Commune

Création d'entrée et sortie sud/nord pour desservir la ZA de la Vigne aux Loups (Champlan/Chilly-Mazarin)

Maitrise d'ouvrage	CPS
Partenaires associés	Communes / CD91
Objectif/contenu	(Etude) – Décharger le secteur carrefour des Champart
Calendrier	
Coût estimé	à évaluer
Financements	CPS /CD91

Aménagement du carrefour de la route de Chasse

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	
Objectif/contenu	Exemplarité du projet en matière de limitation de l'artificialisation/imperméabilisation des sols, de paysage, de préservation des espaces agricoles et naturels, de continuités écologiques, et d'application de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC). Utilisation d'eco-comparateur dans l'analyse des offres. Possibilité d'utiliser des terres excavées.
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Acquisitions foncières amiable ; - DUP (2022) ; - Travaux (2023-2024).
Coût estimé	8,4 M€
Financements	CD91 / Région

Requalification de la route de Montlhéry (Saulx-les-Chartreux)

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	
Objectif/contenu	<p>La route de Montlhéry à Saulx-les-Chartreux constitue la voie de raccordement de l'aménagement du carrefour de la route de Chasse sur la RN 20 (PR7 au PR 9). Située sur les communes de Ballainvilliers, et de La Ville du Bois, elle fait partie des projets prévus à court terme dans le schéma de référence de la RN20 approuvé en 2011.</p> <p>Les études de trafic réalisées dans le cadre des études préalables à la DUP du carrefour de la route de Chasse montrent que l'aménagement de ce carrefour et du barreau de liaison avec la route de Montlhéry, qui l'accompagnera, a un impact significatif sur cette voie communale. En effet, le trafic supporté par cette voie, qui est actuellement de 5 670 à 8 310 véhicules par jour en moyenne selon les sections, augmenterait de 42% à la mise en service du carrefour et de 58% à l'horizon 2030.</p>
Calendrier	<p>2021-2023 : études techniques et environnementales</p> <p>2022 : concertation préalable</p> <p>2023 : enquête publique</p> <p>2023-2024 : les acquisitions foncières / études opérationnelles</p> <p>2024-2025. : Travaux</p>
Coût estimé	9,2 M€
Financements	CD91 / RIF

Aménagement de l'échangeur RN20/RD99 (Mauchamps)

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	TERRA (aménageur) / Région
Objectif/contenu	<p>L'extension de la base logistique de Mauchamps consiste à construire 40 000 m² d'entrepôts sur un terrain d'une superficie de 85 000 m². Ce projet générera des volumes de trafic importants, composé en grande partie de poids lourds dont l'augmentation est évaluée à 500 PL par jour dans l'échangeur RN 20 / RD 99.</p> <p>L'accès à la zone de Mauchamps est prévu sur la voie communale, sans accès direct sur la RN20, mais en utilisant le diffuseur dont les caractéristiques géométriques ne sont pas compatibles avec les trafics supplémentaires générés.</p>
Calendrier	Fin 2022 : Travaux
Coût estimé	<p>Le coût total du projet s'établit à 1 530 000 € TTC, se décompose comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Travaux de génie civil (phase 1 des travaux) : 400 000 € TTC, - Travaux de construction de la nouvelle bretelle : 550 000 € TTC, <p>A ce montant, il conviendra d'ajouter la réhabilitation de la couche de roulement de la RN20, non prise en compte dans l'estimation initiale, pour un montant de 580 000 € TTC</p>
Financements	CD91 / TERRA

Aménagement de l'échangeur RN20/RD21 (Etampes)

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	CAESE
Objectif/contenu	<p>Le Département a piloté en cofinancement avec le bloc local, les études techniques de faisabilité.</p> <p>Une étude socio-économique est à réaliser par la CAESE pour confirmer l'intérêt public du projet.</p>
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes technique de faisabilité : 2021 - Etude socioéconomique (date à confirmer CAESE)
Coût estimé	à évaluer
Financements	CAESE / CD91

Aménagement de l'échangeur RN20-RD191 – Bretelle sud, dite Coquerive (Etampes)

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Commune
Objectif/contenu	Dans la poursuite de la requalification de la bretelle Coquerive sens Province-Paris, le CD91 étudiera la mise en conformité de la bretelle sens Paris-Province.
Calendrier	Etudes 2022-2023 (travaux et études 2025 envisageables sous réserve PPI)
Coût estimé	Etudes 50k€
Financements	CD91

Sécurisation des entrées et sorties RN20

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes
Objectif/contenu	Définir l'accidentalité des bretelles d'entrée et de sortie de la RN20 par l'instrumentation et l'analyse des trajectoires sur certains échangeurs (Etrechy, Chamarande...) et la pré-faisabilité de leur mise en conformité.
Calendrier	Etudes (2022-2023)
Coût estimé	100K€
Financements	CD91 / Région

Aménagement de l'échangeur RN104/RN20

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes / CPS/ DIRIF
Objectif/contenu	<p>Le ré-aménagement de l'insertion sur la RN 20, dans le sens Paris-Province entre la RN 104 et l'échangeur Nord d'Arpajon serait une solution à privilégier localement, car apportant la capacité au réseau viaire départemental tout en fluidifiant le secteur et générant une faible interface avec le réseau magistral (hors exploitation).</p> <p>Cet objectif d'amélioration de la fluidité dans cette zone d'échange, voire sur la section aval (Francilienne- Arpajon) est à croiser avec l'ensemble des orientations du PPA RN 20 et les aménagements à vocation plus urbaine du secteur. Par ailleurs, le périmètre impacté inclut également un surcroit de PL induit par l'attractivité de la RN 20 gratuite par rapport à A10 section payante.</p> <p>L'objectif est, à travers les études circulatoires et d'évolution des mobilités, de valider la faisabilité d'un réaménagement pérenne.</p>
Calendrier	Etudes
Coût estimé	100k€
Financements	CD91/RIF

Création d'un carrefour (tous modes) secteur « Grace de Dieu » (Linas)

Maitrise d'ouvrage	
Partenaires associés	
Objectif/contenu	Faisabilité a apprécier tenant compte de la proximité des accès aux échangeurs Arpajon et N104
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	

Etude de la traversée piétonne carrefour Jubilé/vieux Pavé/RN20

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	CPS et Commune
Objectif/contenu	Relier des quartiers d'habitation avec les équipements municipaux situés sur l'autre rive de la RN20.
Calendrier	A étudier
Coût estimé	
Financements	

III.2.2 Programme : porter une exigence environnementale forte

Chaque action du PPA RN20 concourt à l'objectif majeur de transition écologique et de développement durable des territoires traversés. En particulier, le PPA porte une exigence écologique et paysagère sur l'ensemble de l'axe et participe à la réalisation des grands objectifs en matière d'environnement (lutte contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain, la gestion des eaux pluviales et des inondations, la valorisation des espaces naturels sensibles...) et de protection contre le bruit et la pollution (lutte contre les nuisances sonores, réduction des vitesses de circulation).

Le niveau d'urbanisation du bassin versant, et les perspectives d'expansion urbaine imposent de poursuivre l'objectif de limiter les impacts des inondations et du ruissellement accru généré par l'imperméabilisation des sols. En effet, l'axe routier de la RN20 est marqué par une problématique d'inondations tout particulièrement dans les secteurs urbanisés. Ainsi il est nécessaire de prendre en compte cet enjeu majeur au travers du programme de requalification et également au niveau de l'ensemble des projets urbains (privés et publics) qui seront développés dans ce cadre.

En particulier, les projets privés et publics relevant de son périmètre, devront être mis en compatibilité avec les objectifs du SAGE Orge-Yvette.

Limitation de la pollution sonore et amélioration de la qualité de l'air : Réaliser des travaux pour limiter les nuisances sonores	
Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Région IDF
Objectif/contenu	<p>Déployer des enrobés phoniques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de critères objectifs : <ul style="list-style-type: none"> – Réseau Trafic > 3M véhicules / an ; – Age de la chaussée > 10 ans ; – Zones recensées prioritaires et non prioritaires. PPBE actuel ; – Sections Vitesse moyenne >60km/h.
Calendrier	Déjà engagé (matériaux innovants)
Coût estimé	1, 6M€
Financements	CD91 / Région

Murs anti bruit avec panneaux Photovoltaïques	
Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Régions IDF/ EPCI
Objectif/contenu	Etudier le déploiement sur la RN20 de murs antibruit munis de panneaux photovoltaïques. Le CD91 participe à un appel à projets européen. Le dossier a été déposé en 2021. Dans un premier temps, un démonstrateur sera installé et étudié sur un site déjà sélectionné. Si le démonstrateur est concluant, des études de déploiement sur la RN20 pourront être enclenchées.
Calendrier	Etudes de déploiement sur la RN20 2023-2024
Coût estimé	A estimer
Financements	CD91 / Région IDF / Union Europ.

Limitation des ruissellements secteur RN20 Linas Leuville-sur Orge

Maitrise d'ouvrage	Syndicat de l'Orge
Partenaires associés	CD91 / Communes / CDEA
Objectif/contenu	Engager les diagnostics permettant de mieux identifier les problèmes de ruissellements. Engager les actions prioritaires selon compétence (CPS, Syndicat de l'Orge, CD91..).
Calendrier	Etudes 2022-2023
Coût estimé	à évaluer
Financements	

Requalification de l'assainissement routier

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes, EPCI, Syndicats de rivière
Objectif/contenu	Engager, à l'été, le diagnostic relatif au fonctionnement des bassins routiers sous compétence départementale. Diagnostic à suivre de travaux de requalification ou selon opportunité et arbitrage d'évolutions des fonctionnalités vers plus de biodiversité.
Calendrier	Phase 1 (2022-2023) : Lancement du marché « diagnostics Bassins sous compétence CD91 » ; Phase 2 : requalification des bassins ; Phase 3 : diagnostic et requalification de l'assainissement longitudinal.
Coût estimé	Phase 1 : 70k€ Phase 2 : 700k€ Phase 3 : à évaluer
Financements	CD91 / Syndicats de rivière

Réaliser des études en vue du renforcement de la protection des espaces naturels agricoles et forestiers le long de la RN20

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes, EPCI, CAUE, Office Français de la Biodiversité (OFB)
Objectif/contenu	Préserver et reconquérir les paysages routiers, améliorer le cadre de vie : - Etudier l'opportunité du déploiement ou du renforcement des outils de protection des paysages agricoles et naturels (PEANP) ; - Evaluer les problématiques de mitage des ENAF présents le long de la RN20.
Calendrier	Etudes 2022/2023
Coût estimé	30 000€
Financements	Produits de la Taxe d'aménagement dans le cadre de la politique départementale en matière de Zéro artificialisation nette (ZAN)

Reconquérir la biodiversité et les sols aux abords de la RN20	
Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes/ EPCI / CAUE / Office Français de la Biodiversité
Objectif/contenu	<p>Analyser les potentialités de reconquête des délaissés fonciers en faveur de la biodiversité et des sols.</p> <p>Mener des actions expérimentales de restauration écologique, améliorer la fonctionnalité des passages sous chaussée existants pour la petite faune, équiper les ouvrages d'art en faveur de la petite faune (nichoires à oiseaux).</p>
Calendrier	2023-2025 (Diagnostic des potentialités de reconquête des délaissés fonciers en faveur de la biodiversité (expérimentation de restaurations écologiques, passages sous chaussée existante, etc.) + travaux
Coût estimé	30 000€ (Etudes) 100 000€ (Travaux)
Financements	Produits de la Taxe d'aménagement dans le cadre de la politique départementale en matière de ZAN ou des mesures compensatoires.

Améliorer les continuités écologiques	
Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes, EPCI / CAUE / OFB
Objectif/contenu	<p>Produire les plans de récolelement à l'issue des opérations de voirie, afin d'identifier les reliquats de voirie susceptibles d'accueillir des actions de reconquête en faveur de la biodiversité, des paysages et des sols.</p> <p>Enjeu de recoudre le territoire et reconstituer une trame verte), (ex : Faisabilité d'une forêt linéaire entre Massy et Saulx-les-Chartreux).</p> <p>Lancer une étude pour évaluer l'opportunité d'un ouvrage pour passage à faune, notamment sur le tronçon rural sud, puis le cas échéant identifier le secteur privilégié pour un tel passage.</p>
Calendrier	2023/2024 : Etude d'opportunité
Coût estimé	à évaluer
Financements	CD91 (Produits de la Taxe d'aménagement ENS)

Améliorer le cadre paysager aux abords de la RN20	
Maitrise d'ouvrage	Communes /EPCI/CD91
Partenaires associés	CAUE / OFB / DDT
Objectif/contenu	<p>Etude d'intégration paysagère et impact sur la biodiversité.</p> <p>Enjeu fort de végétalisation des aménagements urbains en faveur de la réduction de l'ilot de chaleur urbain (prise en compte de la lutte contre le réchauffement climatique)</p>
Calendrier	2023-2024
Coût estimé	18 000€
Financements	CD91 / EPCI / Communes

Lutte contre les dépôts sauvages le long de la N20

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	Communes / EPCI
Objectif/contenu	<p>Sensibiliser à la lutte contre les dépôts sauvages via de grands panneaux d'information le long de cet axe très fréquenté. Réalisation d'une campagne de communication spécifique le long de la RN20.</p> <p>Utilisation de la campagne de communication déjà existante et proposition de création à cette occasion d'une nouvelle affiche thématique spécifique</p>
Calendrier	EVP 2023
Coût estimé	A évaluer
Financements	CD91 (MDD)

Réalisation du Plan de Prévention de Bruit Dans l'Environnement (PPBE) échéance 4 du CD91

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	BruitParif / Communes /CPS
Objectif/contenu	<p>Les PPBE comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'État sont dépassées ou risquent de l'être.</p> <p>Proposition d'un atelier de concertation spécifique sur le PPA RN20 avec les partenaires du territoire/</p>
Calendrier	<p>2022 Lancement de la consultation</p> <p>2023 Notification du marché, réalisation des mesures pour la mise à jour des points durs routiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1^{er} semestre 2023 (identification de 100/150 zones de bruit sur le territoire) ; - Elaboration du PPBE deuxième semestre 2023 (dont un atelier PPA RN20) <p>2024 Concertation publique</p> <p>Juillet 2024 Adoption du PPBE</p>
Coût estimé	100-150K€
Financements	CD91

III.2.3 Programme : développer les outils pour une route connectée et innovante

Les enjeux attachés à l'infrastructure majeure qu'est la RN20 appellent une démarche permanente d'optimisation de la gestion, de l'exploitation et de l'aménagement de l'axe, faire de la RN20 un lieu d'innovation et d'expérimentation.

Mise en œuvre de nouveaux systèmes d'informations	
Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	DIRIF
Objectif/contenu	Développer des systèmes d'information aux usagers le long de la RN20, notamment des panneaux à message variable permettant une meilleure coordination dans le délestage RN20 ou RRN de la DIRIF.
Calendrier	-Etude faisabilité 2023 -Travaux 2026 si le programme incluant un « pupitrage » est concluant
Coût estimé	à évaluer
Financements	CD91

Ouverture de la RN20 à l'expérimentation	
Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	EPCI / Communes /Région IDF
Objectif/contenu	Mettre en place un comité d'innovation pour partager les opportunités d'expérimentations sur la RN20 notamment sur les sujets : - Lutte contre les îlots de chaleur ; - Techniques de renaturation / désartificialisation / désimperméabilisation ; - Echanges sur l'expérimentation de techniques lauréates du CIRR (Comité Innovation routes et rues) de l'IDRIM ; - Sécurité routière ; - Information aux usagers.
Calendrier	2022/2023 : Installation d'un comité d'innovation RN20
Coût estimé	à évaluer
Financements	CD91 / Région IDF

III.2.4 Programme : rationaliser le trafic des poids lourds

La RN 20 (57 km entre Massy et Angerville) contribue très significativement à la desserte socio-économique du territoire essonnien (40% de l'ensemble du trafic routier du réseau départemental) mais occasionne un flux de poids lourds sur cette infrastructure au statut de Route à Grande Circulation (décret 2010-578 du 31 mai 2010). Elle constitue un itinéraire de transports exceptionnels (catégorie 3). Mais, les objectifs de transition écologique et de développement durable fixés par les territoires et attendu par les populations, réclament des actions de rationalisation des flux de poids lourds (stationnement, vitesse), en particulier pour détourner vers le réseau autoroutier les flux en transit qui ne bénéficient pas aux pôles économiques des territoires traversés. Les objectifs d'apaisement de la circulation, de réduction de la vitesse et de traitement des stationnements sauvages sont recherchés.

Réduction de l'impact du trafic de poids lourds sur la RN 20

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	DIRIF- VINCI
Objectif/contenu	<p>Réduire l'impact de la circulation des PL en rendant moins confortable et plus urbaine la RN20, tout en maintenant une desserte locale vers les zones commerciales et les zones d'activités.</p> <p>Favoriser le trafic de transit vers le réseau routier plus structurant (N118/A10/A6) (ex : Nouvelles d'aire PL sur l'A6 (Vinci), réduction des largeurs de profils en travers RN20 / Etudier la résorption des congestions A6/A10/A126/N20/RD118 / Actions sur le stationnement des poids lourds.</p>
Calendrier	Etude CEREMA 2022/2023
Coût estimé	A évaluer
Financements	CD91

Etude de circulation sur l'Axe RN20 de la Communauté de Commune Entre Juine et Renarde (CCEJR)

Maitrise d'ouvrage	CCEJR/CD91
Partenaires associés	Communes
Objectifs/contenu	Réorganisation des flux de circulation dans le secteur RN20 d'Etrechy afin d'éviter les stationnements et les traversées PL dans les centres-villes des communes proche de la RN20.
Calendrier	2022-2023
Coût estimé	à évaluer
Financements	CCEJR /CD91

Gestion des flux Poids Lourds dans le cadre des chantiers sous Maîtrise d'ouvrage publique

Maitrise d'ouvrage	CD91 /EPCI /Communes
Partenaires associés	Société du Grand Paris (SGP)
Objectifs/contenu	Inscription dans les marchés publics de prescription d'itinéraires PL pour éviter l'usage de voiries secondaires parallèles à la RN20, expérimentation par le CD91 de boîtier de suivi et de guidage des transporteurs pour une intégration dans les marchés travaux publics. Convention ou pacte d'engagement de prescription d'itinéraires.
Calendrier	2023 : Inscription de prescriptions d'itinéraire PL dans les marchés publics de travaux des collectivités partenaires
Coût estimé	à évaluer
Financements	

Sécurisation de la circulation liée au trafic des poids lourds

Maitrise d'ouvrage	Etat
Partenaires associés	Communes /EPCI/ CD91
Objectif/contenu	Renforcement des mesures de contrôle de vitesse poids lourds. Examiner le déploiement de radars de tronçon par la promotion de l'enjeu environnemental comme critère de motivation.
Calendrier	2023
Coût estimé	à évaluer
Financements	Etat

Problématique du stationnement sauvage des PL sur la RN20 (sécurité routière)

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	EPCI / Communes
Objectifs/contenu	-Diagnostic des stationnements PL sur l'axe RN20. - Elaboration d'un programme de requalification des aires d'arrêt le long de la RN20 incluant les aires d'arrêt d'urgence. - Veille sur le devenir du relais de Montfort
Calendrier	2023-2025 Programme de requalification des aires de repos RN20
Coût estimé	600K€ (investissement)
Financements	CD91

III.3 Poursuivre la requalification urbaine, paysagère et économique des territoires traversés par la RN20

Les parties urbaines situées entre Linas et Massy prévoient la mise en œuvre d'un projet urbain de requalification de la RN20 en boulevard qui doit conjuguer :

- des aménagements urbains en faveur de la qualité de vie et de la réduction de nuisances aujourd'hui subies aux abords de la RN20,
- l'aménagement des traversées, des trottoirs et des pistes cyclables pour un meilleur partage de l'espace public
- le développement des infrastructures de transports en commun, notamment par l'insertion de voies dédiées, pour renforcer l'efficacité et l'attractivité.

Pour ce faire, réinvestir le précédent Plan directeur de la RN20 (2015), l'actualiser au regard des nouveaux défis de la RN20 et le mettre en œuvre (intégration dans les documents communaux, mise en place d'une AMO et d'une politique foncière volontariste).

III.3.1 Programme : Une requalification de la RN20 réalisée à partir d'une mise en œuvre par étape du « Plan Directeur RN20 (2015) » actualisé.

Pour traduire les ambitions de requalification de la RN20 et favoriser leur mise en œuvre, il convient de réinvestir le précédent Plan directeur de la RN20 (2015), de l'actualiser au regard des nouveaux défis de la RN20 et de prévoir son intégration dans les documents d'urbanisme communaux.

Par ailleurs, il sera important d'apporter un traitement des "espaces publics intermédiaires". Ces espaces, situés entre l'ancien et le nouvel alignement du plan directeur actualisé, émergent à l'occasion de la réalisation des opérations immobilières et auront vocation à être rétrocédés dans le domaine public. Il est alors essentiel de mener une coordination générale de la planification et de l'aménagement de ces espaces pour garantir l'objectif de création d'un boulevard urbain et d'amorce du changement d'ambiance urbaine. Cette coordination permettra également d'éviter les initiatives éparses et de ne pas obérer l'avenir par des usages non voulus (ex : les stationnements validés dans le permis de construire). A plus long terme et après réalisation des opérations immobilières, il s'agira de préfigurer les futurs usages des espaces publics de la RN20 sur les séquences dites prioritaires: aménagement de places publiques, de pistes cyclables, création ou agrandissement de carrefours, végétalisation, gestion des voies dédiées au TC.

Mise à jour du Plan Directeur 2015

Maitrise d'ouvrage	CD91 /EPCI / Communes
Partenaires associés	Etat
Objectif/contenu	Intégrer les réponses à l'ensemble des besoins : voies dédiées, pistes cyclables, prise en compte des normes associées au projet de création de la ligne C2 RER Vélo, intégration des nouveaux projets urbains.
Calendrier	2022-2023
Coût estimé	
Financements	Etat /EPCI/CD91

III.3.2 Programme : Une planification du développement urbain et durable de la RN20

Une attention particulière sera systématiquement portée sur la dimension environnementale des opérations d'aménagement. Chaque action devra prévoir un volet environnemental (biodiversité, continuités écologiques, paysages) et intégrera le principe de limitation de l'artificialisation des sols. Les opérations d'aménagement sont à développer en cohérence et en articulation avec les projets de requalification de l'infrastructure RN20. Un nouveau partage de l'espace public, moins routier et plus urbain, préservé des nuisances, plus seulement tourné vers les véhicules motorisés mais ouverts à chaque mode de déplacement (piétons, cyclistes, covoitureurs et utilisateurs de transports en commun).

L'enjeu, dans les secteurs urbanisés, est celui d'un développement principalement réalisé en renouvellement urbain en intégrant l'élargissement de l'emprise de la RN20 dans le cadre des opérations d'urbanisme. Il comprend :

- Une logique d'intensification urbaine le long de la RN20 et plus particulièrement autour des futures stations du site propre ;
- Une logique d'animation de la future avenue urbaine.

La mise en œuvre opérationnel de l'ensemble du Projet de requalification de la RN20 appelle une nécessaire priorisation des secteurs, là où il y a urgence à intervenir (emprises indispensables pour le projet d'une voie dédiée, séquence de développement urbain, points durs du trafic à améliorer), et temporisation des intentions de développement là où les infrastructures et superstructures (voirie, équipements publics) sont insuffisantes (modérations de capacités de développement).

Mener des opérations de logements un niveau de qualité suffisamment élevé pour réduire l'impact sur la vie des habitants des nuisances de la RN20 (bruit, pollution) et de fixer une densité adaptée au contexte urbain. Cette qualité sera alors un gage de réussite des opérations résidentielles et d'attractivité de nouveaux quartiers.

"Prioriser les secteurs de développement urbain dans l'objectif de requalifier les secteurs dégradés ou mutables et en tenant compte des contraintes de mobilité et des développement déjà menés : « Habiter la RN20 », en s'appuyant sur les PLU et les SCOT des collectivités concernées.

Maitrise d'ouvrage	EPCI – Communes
Partenaires associés	
Objectif/contenu	-Prise en considération du principe du ZAN -Priorisation en fonction des enjeux de requalification des secteurs dégradés ou à muter, ainsi que des contraintes liées à l'accessibilité et aux précédents développements.
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	EPCI – Communes

Aménagement de l'espace public : répondre aux besoins de chaque usager, protéger les logements des nuisances de la RN20 et développer la végétalisation.

Maitrise d'ouvrage	EPCI / Communes / CD91
Partenaires associés	
Objectif/contenu	Coordonner, partager ou harmoniser les aménagements urbains et paysagers le long de la RN20 : - aménagement d'espaces dédiés adapté pour chaque usager (trottoir confortable de 3m de large, piste cyclable bidirectionnelle, etc.) ; - aménagement de places publiques destinées à devenir de nouvelles centralités urbaines de qualité ; - végétalisation des abords de l'axe RN20.
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	EPCI /communes / CD91

Coordonner / orchestrer les développements économiques et commerciaux des territoires traversés par la RN20

Maitrise d'ouvrage	EPCI
Partenaires associés	Communes
Objectif/contenu	Partager les schémas de développement des activités économiques et commerciaux sur les territoires traversés par le RN20 Pour l'agglomération Paris-Saclay : Mise en œuvre du schéma de l'offre économique (densification des ZAE existantes en front de RN20 plutôt que la création de nouveaux espaces dédiés à l'activité économique en front de RN20), idem pour l'offre commerciale (priorité aux centralités existantes notamment centre-ville/centre-bourg), prise en compte de l'ORT dans les projets locaux
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	EPCI

Coordination de l'affichage publicitaire sur l'axe RN20	
Maitrise d'ouvrage	Communes - EPCI - CD91
Partenaires associés	CAUE – Etat (impact RGC)
Objectif/contenu	Engagement à limiter l'affichage publicitaire le long de la RN20 à travers les règlements locaux d'information et de publicité (RLIP) et en réalisant des campagnes communes de constat de publicités non réglementaires et d'actions communes de dépôts de plainte si nécessaire.
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	Communes - EPCI - CD91

Réaménagement des passages piétons souterrains	
Maitrise d'ouvrage	Communes / CD91
Partenaires associés	
Objectif/contenu	Favoriser les traversées de la RN20. Requalifier les traversées piétonnes souterraines qui le nécessitent (y compris la réflexion sur le passage de la petite faune). L'aménagement de traversées à niveau sont par ailleurs à développer car elles sont compatibles avec un aménagement plus urbain .
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	Commune / CD91 / EPCI

Aménager la Place du Château (La Ville-du-Bois, Ballainvilliers, Longpont-sur-Orge)	
Maitrise d'ouvrage	CPS / CDEA / CD91
Partenaires associés	Communes
Objectif/contenu	Approfondissement de l'étude urbaine menée par CPS et CDEA par le lancement d'une étude opérationnelle partagée entre EPCI et le CD91. Inscription de la démarche dans le projet d'aménagement du tronçon « Linas Ballainvilliers ». Améliorer le cadre de vie, aménagement de l'espace public afin qu'il réponde aux besoins de chaque usager, protection des logements contre les nuisances de la RN20 et développement de la végétalisation de la RN20.
Calendrier	Etude en 2022-2023
Coût estimé	300K€
Financements	EPCI / CD91

Aménager la Place de l'Europe (Monthléry)	
Maitrise d'ouvrage	CPS / CD91
Partenaires associés	commune
Objectif/contenu	Améliorer le cadre de vie, aménagement de l'espace public afin qu'il réponde aux besoins de chaque usager, protéger les logements des nuisances de la RN20 et développer sa végétalisation.
Calendrier	Etude à lancer par l'EPCI en 2022/2023
Coût estimé	A préciser
Financements	CPS - CD91

Requalifier la traversée de Boissy-sous-Saint-Yon	
Maitrise d'ouvrage	CCEJR / Commune/ CD91
Partenaires associés	EPFIF
Objectif/contenu	Etude multithématiques articulée autour de 3 volets : Urbanisme / Développement Economique /infrastructure RN20. Pour le volet infrastructure conduit par le CD91, il visera à apaiser la traversée de Boissy-sous-Saint-Yon via un réaménagement de la RN20 sur la base de phases d'expérimentation (étude CEREMA).
Calendrier	Phase 1 : Etude multi thématiques en 2022
Coût estimé	
Financements	CCEJR/ Commune / EPFIF /CD91

III.3.3 Programme : Une politique de maîtrise et de portage foncier pour la RN20

Le projet de requalification de la RN20 appelle la définition d'une politique foncière volontariste et coordonnée pour accompagner la mise en œuvre des projets du PPA et anticiper les évolutions spéculatives pouvant être induits par la requalification progressive de l'axe structurant pour les territoires.

Ces dernières années, il a été constaté une importante hausse des prix du foncier qui perturbe l'équilibre économique des opérations et met à mal les objectifs de qualité. Cette augmentation s'explique par la présence accrue d'opérateurs immobiliers particulièrement proactifs qui démarchent les propriétaires, s'engagent sur des prix supérieurs au marché local traditionnel et enclenchent une dynamique de spéculation foncière.

Fort de ce constat et compte tenu des études urbaines menées, l'agglomération Paris-Saclay se positionne en faveur de :

- Une priorisation de l'intervention foncière sur les secteurs en fort développement : Place du Château (Ballainvilliers et La Ville-du-Bois), secteur de la Lampe à Linas et Place de l'Europe à Montlhéry,
- Une stratégie foncière basée sur la pérennisation et la montée en puissance des outils existants (partenariat EPFIF ou autre dispositif d'intervention ou de portage foncier) et la mise en œuvre d'autres outils supplémentaires en faveur du foncier (gel des prix de référence ZAD, resserrement des périmètres...)
- A contrario, là où l'intervention n'est pas prioritaire et pour préserver l'épaisseur du tissus urbain d'une urbanisation non maîtrisée, travailler avec les villes sur une modération des capacités de développement, à mettre en œuvre dans les documents d'urbanisme (PLU des communes) tout en surveillant le bon respect de l'alignement futur intégré ou à intégrer dans le PLU des communes.

Définition d'une stratégie foncière sur l'axe RN20	
Pilotage/Co pilotage	CD91/ EPCI /communes
Partenaires associés	EPFIF
Objectif/contenu	Mise en place d'un comité de stratégie foncière qui réunit les partenaires concernés autour de la stratégie foncière à établir et à exécuter le long du linéaire. Il identifie notamment les secteurs prioritaires. Sa composition est à géographie et géométrie variable afin de créer un cadre souple permettant de provoquer des réunions par territoire de compétence avec les partenaires concernés.
Calendrier	2022 -2027
Coût estimé	
Financements	

Observatoire du foncier sur la RN20

Maitrise d'ouvrage	CD91/ EPCI
Co-animateur	EPFIF (cofinancier)
Objectif/contenu	L'observatoire du foncier le long de la RN20 est un outil indispensable à la stratégie foncière à mettre en place et à exécuter sur le linéaire. Il permettra notamment de centraliser les mutations et d'avoir une vision des prix du marché ancien et neuf et de son dynamisme. Volets optionnels de mise à jour de la stratégie foncière et pré-operationnelle capa/faisa.
Calendrier	Lancement du marché de prestation : 2022
Coût estimé	
Financements	EPCI /CD91 / EPFIF(50k€ plafonnés)

Démarche d'anticipation foncière nécessaire à l'élargissement de la RN20 et au projet de transports (voies dédiées, pistes cyclables et traversées sécurisées, rabattement vers les points d'arrêt)

Pilotage/Co pilotage	CD91/EPCI
Partenaires associés	EPFIF - Communes
Objectif/contenu	<p>Pérenniser, sous une nouvelle forme intégrée au PPA, la possibilité d'acquérir du foncier RN20, au gré des opportunités, sans vente forcée type expropriation et avec aménagement provisoire (avec sécurisation/débranchement/démolition/aménagement intermédiaires)</p> <p>Secteurs concernés : tronçons RN20 à aménager.</p> <p><u>Sur des secteurs opérationnels RN20.</u> Intervention foncière directe du département dans la logique des acquisitions courantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - négociation amiable, - rachat de reliquat de foncier EPFIF (Cf. fiche action exécution foncière dans le cadre des conv. EPFIF). -expropriation (après enquête publique et DUP). <p><u>Sur des secteurs non opérationnels.</u> Définition d'une stratégie d'opportunité d'acquisition (programmation prioritaire) portant sur les fonciers destinés à l'élargissement de la RN20 mais situés dans un secteur non couvert par une convention d'intervention foncière de l'EPFIF ou hors secteurs opérationnels. Etablissement d'une convention de programme d'acquisition foncière EPCI/Commune/CD91. Portage communal avec financement EPCI et CD91.</p>
Calendrier	Durée du PPA
Coût estimé	Entre 5% et 10% des couts d'aménagement de la RN20 pour les acquisitions foncières (hors démolitions, débranchement concessionnaires...) sur les secteurs prioritaires
Financements	CD91/EPCI

Exécution foncière dans le cadre des conventions d'intervention foncière de l'EPFIF	
Maitrise d'ouvrage	EPFIF/ Communes/EPCI
Partenaires associés	CD91
Objectif/contenu	<p>Mise en place de comités d'exécution foncière : il s'agit d'un cadre d'échange propre à chaque convention d'intervention foncière portant sur les opérations qui comprennent du foncier destiné à l'élargissement de la RN20 et situé en secteurs dits de phase 1 du PPA RN20 (article III 3.4) et qui peuvent constituer une assiette foncière d'opération de logements ou d'activités. Le comité d'exécution foncière vise à réunir l'EPFIF, la commune concernée, le cas échéant l'intercommunalité concernée et le CD91 pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ appréhender les équilibres bilanciels des opérations et la valorisation du foncier destiné à l'élargissement de la RN20 ▪ confirmer l'intervention de l'EPFIF (sous réserve de l'accord de son comité d'engagement). ▪ préciser la gestion intercalaire du foncier et le calendrier de cession du foncier au Département destiné à l'élargissement de la RN20.

Anticipation foncière des projets urbains le long de la RN20	
Maitrise d'ouvrage	EPCI / Communes
Co-animateur	
Objectif/contenu	L'anticipation foncière ne concerne pas uniquement l'élargissement de la RN20, mais également les abords de la RN20 dont la maitrise foncière conditionne le projet local de requalification de la RN20. Anticipation foncière des projets en front de RN20 en relation avec le besoin de création de réserves foncières.
Calendrier	
Coût estimé	
Financements	EPCI / Communes

III.3.4 Programme : Accompagnement de la mise en œuvre des actions du PPA RN20

La démarche partenariale sur la RN20 est inscrite dans un temps long. Un cadre d'appui technique de conseil est nécessaire pour accompagner et veiller, dans la durée, au respect des objectifs du PPA ou accompagner leurs évolutions décidées en comité de pilotage.

S'agissant de la mise en œuvre du Plan directeur actualisé, il convient de :

- Veiller au respect de l'alignement fixé pour garantir l'élargissement à terme de la RN20 ;
- Intégrer dans les documents d'urbanisme les préconisations et éléments de programmation souhaités (OAP générale, résultat des études urbaines) ;
- Réfléchir à la fiscalité de l'urbanisme et la répartition des participations versées par les opérateurs et aménageurs.

Piloter le plan d'action par EPCI en lien avec les élus locaux et en déclinaison avec le comité de pilotage stratégique

Maitrise d'ouvrage	Etat/CD91
Partenaires associés	4 EPCI
Objectif/contenu	
Calendrier	Semestriel
Coût estimé	
Financements	

Phase 1 - Mission temporaire d'accompagnement des Projets urbains sur la RN20 (impact du plan d'alignement 2015 sur les projets fonciers et immobiliers concernés)

Maitrise d'ouvrage	CD91
Partenaires associés	
Objectif/contenu	Avis départemental sur l'alignement RN20 (Cf. orientations du Plan Directeur 2015) des projets et autorisations d'urbanisme présentés aux services du CD91.
Calendrier	Décembre 2021/Décembre 2022
Coût estimé	118K€
Financements	CD91

Phase 2 - Lancement d'une Mission transversale d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage

Maitrise d'ouvrage	CD91 / EPCI
Partenaires associés	CAUE
Objectif/Contenu	Prestations d'études, en groupement de commande CD91/EPCI, favorisant la mise en œuvre du PPA. Objet : Mise à jour du Plan directeur et Etat d'avancement de l'élargissement de l'alignement, contrôle du respect de l'alignement, accompagnement des communes pour intégrer les études et actions menées dans le cadre du PPA dans leur PLU (associant fortement les EPCI) et Scot quand il existe, Redéfinition d'OAP en vue de leur opposabilité dans les PLU, évaluation de la pertinence des acquisitions d'opportunité (cf III 3.3) établissement de plans, notices, propositions d'aménagements intermédiaires et estimation des couts, analyse des devis).
Calendrier	2022 - 1 ^{er} semestre=Approbation de la convention de groupement de commande par les instances des Co Maitres d'ouvrage. - 2 ^e semestre =Lancement du marché d'AMO 2023-2027 : Exécution du marché
Coût estimé	400K€ /4ans
Financements	CD91 / EPCI / Etat

IV - Gouvernance du contrat

Le contrat de projet partenarial d'aménagement permet de consolider la gouvernance du projet, tout en respectant la maîtrise d'ouvrage de chacun des partenaires. Les partenaires du contrat conviennent ainsi d'organiser les instances suivantes pour coordonner leurs actions et pour atteindre les objectifs fixés au contrat.

IV.1 Le comité de pilotage du PPA RN20

Le comité de pilotage est composé des signataires du contrat. Il se réunira au minimum une fois par an.

Il sera présidé par le Conseil départemental de l'Essonne et, en alternance, un président des EPCI signataires du contrat. L'alternance se fera sur un rythme annuel.

Le rôle du comité de pilotage :

- Il assure la définition et le respect de la stratégie du PPA, tire le bilan des études pré-opérationnelles inscrites dans le contrat
- Il prépare l'évolution du contrat de PPA et l'évolution du partenariat
- Il examine l'avancement annuel du programme d'actions et le met à jour en fonction de l'évolution des projets (maîtrise d'ouvrage, financement et programmation)
- Il veille à la bonne prise en compte des préoccupations environnementales et de développement durable.

Les comités de pilotage sont préparés par les coprésidents, avec les autres présidents d'EPCI, l'Etat, IDFM et la Région.

Les services du Conseil départemental de l'Essonne assurent le secrétariat général du contrat de projet partenarial de la RN20. Ils assurent la coordination et l'animation technique globale du programme d'actions à mettre en œuvre, en lien avec les autres partenaires du PPA.

IV.2 Les comités opérationnels

Chaque action inscrite au PPA RN20 a sa propre gouvernance permettant l'avancement du projet. Les comités opérationnels, dont le nom et l'organisation peuvent changer selon les actions, se réunissent à l'initiative du maître d'ouvrage porteur de l'action.

Le maître d'ouvrage s'engage à une transmission régulière de l'avancement de l'action et des résultats au comité de pilotage.

V - Mise en œuvre du contrat et engagements des parties

V.1 Durée du contrat

La durée de validité du présent contrat est fixée à 15 ans à compter de sa signature et intégrant une clause de revoyure. Le plan d'action pourra alors évoluer pour intégrer de nouvelles actions opérationnelles faisant suite aux études menées. Une évaluation du contrat sera présentée au comité de pilotage tous les trois ans.

V.2 Avenants

Le présent contrat fera l'objet d'avenants s'agissant de modifications relevant de la prolongation du contrat, de son périmètre, du nombre de signataires, ou d'une modification substantielle du plan d'action. L'avenant sera alors présenté au comité de pilotage pour signature de tous les signataires du PPA initial.

V.3 Engagements des parties

De façon générale, les signataires au contrat s'engagent à :

- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue au contrat, et à contribuer à leur financement selon leurs domaines de compétences ;
- Apporter leur concours technique aux actions du présent contrat et sur tout sujet qui pourrait contribuer à sa réalisation ;
- Veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat ;
- Développer des projets selon des principes de transitions écologiques et de développement durable ;
- Participer à la communication commune du présent contrat ;

Les collectivités (EPCI et communes) s'engagent à :

- Garantir l'ambition pour la qualité des constructions et des aménagements dans la mise en œuvre des projets de développement urbain au regard de leurs compétences
- Traduire les préconisations et objectifs dans les documents de planification, notamment pour préserver les projets de long terme sur l'axe RN20

Le Conseil départemental de l'Essonne s'engage à :

- Assurer l'animation de l'élaboration du présent contrat et de ses futurs avenants ;
- Assurer l'animation de la gouvernance du présent contrat ;
- Veiller à la cohérence des projets avec ses différentes politiques en matière d'environnement et de développement durable ;
- Mener des projets d'aménagement exemplaires conformément à sa politique en matière de ZAN.

L'Etat et la Région s'engagent à :

- Incrire dans le contrat de plan Etat-Région les financements nécessaires à la réalisation des actions du présent contrat, selon la répartition prévue au contrat.
- Veiller à la cohérence des projets avec les politiques environnementales de l'Etat et de la Région.

L'EPFIF s'engage à :

- Accompagner des études urbaines portées par les autres partenaires du PPA, le cas échéant par cofinancement ;
- Recéder, au garant de la convention (commune ou EPCI) ou au CD91, le foncier, porté par l'EPFIF dans le cadre d'opérations de logements ou d'activités qu'il accompagne et nécessaire à l'élargissement de l'infrastructure RN20. Les conventions d'intervention foncière prévoient contractuellement que les biens de l'EPFIF sont cédés au prix de revient. Les communes, le cas échéant les EPCI et le CD91 conviennent d'échanger sur les équilibres des opérations projetées. L'objectif est de trouver un équilibre bilanciel permettant une revente du foncier au CD91 à une valeur moindre visant à l'euro symbolique.

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le 20/12/2022

ID : 091-219100161-20221216-DCM20220805-DE

Berger
Levrault

VI - Signatures

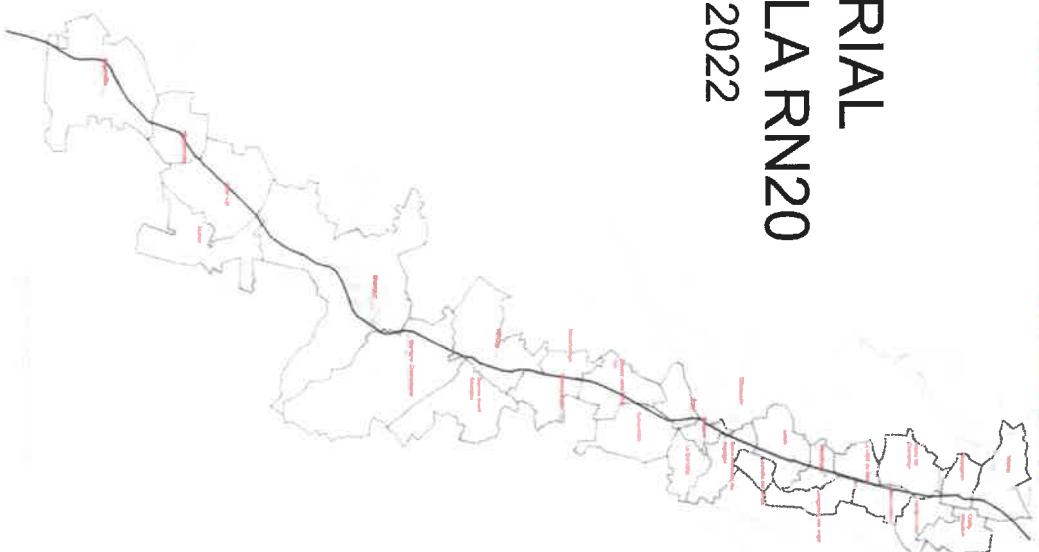
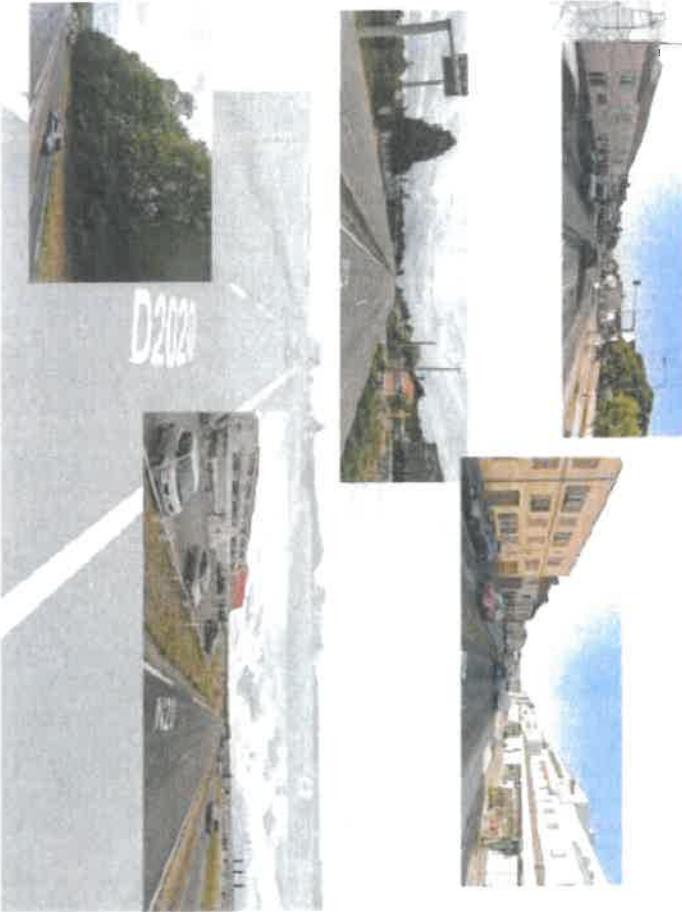
VII- Annexes

- Tableau de synthèse du plan d'actions



LE PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT POUR LA RN20

Comité de pilotage du 11 MAI 2022





1. Les étapes d'élaboration du PPA RN20

2. Le PPA RN20 : le cadre partenarial

3. Le programme d'actions du PPA RN20 (57 projets)

4. Les engagements des Maîtres d'ouvrage



1. Les étapes d'élaboration du PPA RN20



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

1. Les étapes d'élaboration du PPA RN20

— TERRE D'AVENIRS —

- ✓ Initiative d'engagement d'un PPA RN20 par l'Assemblée départementale le 28 septembre 2020
- ✓ Deux comités de pilotage le 2 octobre 2020 et le 5 mai 2021
- ✓ 16 ateliers techniques thématiques entre mars et décembre 2021, pour fixer et détailler le programme d'actions du PPA RN20
- ✓ 29 octobre 2021 : transmission par Sophie Rigault d'une trame de contrat PPA RN20 aux différents partenaires (EPCI/Etat/IDFM)
- ✓ Réunions de concertation avec les EPCI et les communes concernées :
 - 12 novembre 2021 : CDEA
 - 10 décembre 2021 : CCEJR
 - 21 février 2022 : CAESE
 - 9 mars 2022 : CPS



— TERRE D'AVENIRS —

2. Le PPA RN20 : le cadre partenarial



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

2. Le PPA RN20 : le cadre partenarial

→ **Les partenaires** : tous les acteurs concernés par la restructuration de la RN20 à l'échelle du grand territoire (Massy-Angerville) : Etat / 4 EPCI / 26 communes / CD91 / Région IDF / IDFM / EPFIF

→ **Un document structurant les projets portés par les différents Maitres d'ouvrage autour de trois objectifs** :

- Favoriser l'usage multimodal : une route ouverte à toutes les mobilités
- Optimiser le fonctionnement de la RN20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente
- Poursuivre la requalification urbaine et économiques des territoires traversés

→ **Une gouvernance collégiale**:

- Un comité de pilotage réunissant tous les signataires (semestriel)
- Une Coprésidence CD91/ EPCI (alternante entre les EPCI) et des Vice-présidences pour les autres EPC
- Des comités opérationnels à l'initiative des maître d'ouvrage des actions concernées

→ **La durée** : 15 ans (clause de revoyure)



3. Le programme d'actions du PPA RN20 (57 projets)



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

3. Le programme d'actions de 57 projets

Axe 1 - 13 actions pour favoriser l'usage multimodal de la RN20 : une route ouverte à toutes les mobilités

✓ Favoriser l'amélioration de la circulation des bus et développer progressivement des voies dédiées :

- Aménagement de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers
- Amélioration des points de ralentissement des bus hors tronçon Linas -Ballainvilliers (Les Champarts/Beaulieu)
- Amélioration de la liaison bus de la RN 20 vers Massy

✓ Renforcer l'offre de Transport en commun :

- Etudes pour le renforcement ou la création de liaison bus express : bus T12, ligne LN1 « Avrainville-Evry », ligne LN2 « Avrainville-Briis-Sous-Forges »

✓ Organiser le rabattement sur les transports en commun :

- Développement de pôles multimodaux (Linas/Avrainville) et du transport à la demande vers les pôles de transports collectifs (tronçon sud RN20)

✓ Favoriser l'usage des modes actifs et des modes doux :

- Etudes et travaux pour la rénovation et la création de voies cyclables
- Liaison vers la ZAC des Bellevues, la ZAC du Bois Bourdon et le futur pôle d'Avrainville



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

3. Le programme d'actions de 57 projets

Axe 2 – 29 actions pour optimiser le fonctionnement de la RN20 : une route fonctionnelle, verte et intelligente

✓ Aménager les carrefours et les échangeurs

- Aménagement de carrefours et d'échangeurs sur l'ensemble de l'axe RN20 (Carrefour de la route de Chasse, route de Monthléry à Saulx, échangeur à Mauchamps, échangeurs à Etampes, échangeur RN104, Linas, Vigne-aux-Loups)

✓ Porter une exigence environnementale forte

- Actions sur les nuisances sonores
- Requalification de l'assainissement routier
- Valorisation des continuités écologiques et forestières
- Actions sur le cadre paysager en zone urbaine

✓ Développer les outils pour une route connectée et innovante

- Faire de la RN20 une infrastructure d'expérimentation et d'innovation

✓ Rationaliser le trafic des poids lourds

- Etudes de circulation
- Etudes de rationalisation du stationnement sauvage



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

3. Un programme d'actions de 57 projets

Axe 3 - 15 actions pour poursuivre la requalification urbaine et économique des territoires traversés

- ✓ **Une requalification de la RN20 réalisée à partir d'une mise en œuvre, par étape, du Plan directeur de 2015**
 - Mise à jour du plan directeur de 2015
- ✓ **Une planification du développement urbain et durable de la RN20**
 - Etudes et projets sur l'amélioration du cadre de vie (projets de logements, espaces publics, coordination des développements économiques et commerciaux)
 - Requalification des secteurs RN20 stratégiques (traversée de Boissy-sous- Saint-Yon, Place de l'Europe à Monthéry, Place du Château (Ville-du-Bois/ Ballainvilliers/ Longpont-sur-Orge)
- ✓ **Une politique de maîtrise et de portage foncier pour la RN20**
 - Observatoire foncier
 - Schéma d'intervention foncière pour le projet de requalification de la RN20
- ✓ **Accompagnement de la mise en œuvre des actions du PPA RN20**
 - AMO pour accompagner la mise en œuvre du PPA



4. Les engagements des Maîtres d'ouvrage



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

4. Les engagements des Maîtres d'ouvrage

Les intercommunalités

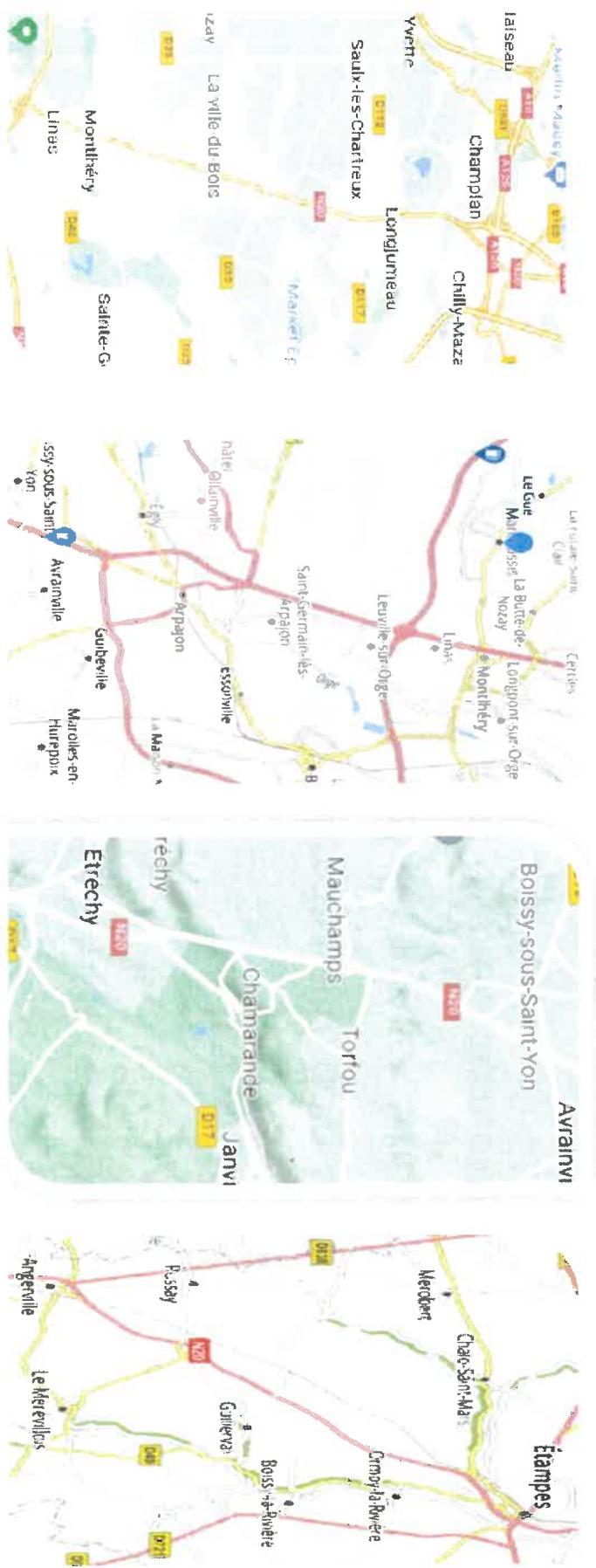
- **Etude d'aménagement du secteur de la « place du Château » (La ville-du-bois / Ballainvilliers / Longpont-sur-Orge)**
- **Etude d'aménagement su secteur de la Place de l'Europe (Monthléry)**
- **Etude de Pôle multimodal à Linas**
- **Aménagement du bas de Torfou à Boissy-sous-Saint-Yon** : Etude « multithématiques » en co-maitrise d'ouvrage (Epif-EPCI : volet éco et foncier / Commune : volet urbain / CD91 : aménagement-sécurisation de la RN20)
- **Etude d'Aménagement du secteur Pôle Multimodal d'Avrainville** : Etude de faisabilité en co-Maitrise d'ouvrage avec le Département (2e semestre 2022)



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

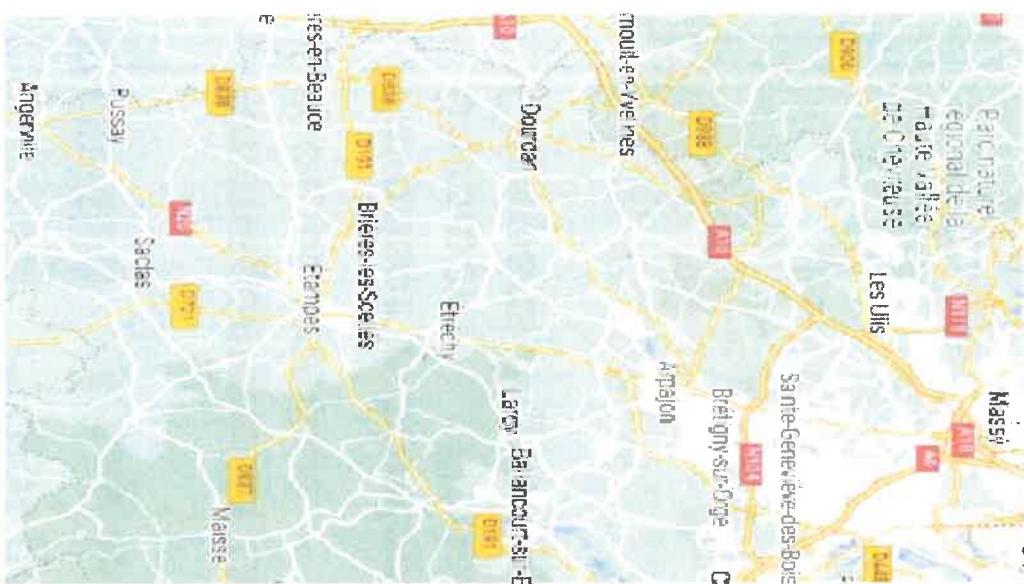
4. Les engagements des Maîtres d'ouvrage

- **Aménagement de la Bretelle d'accès RN20 / RD21 à Étampes : Etude socio-économique**
- **Favoriser le développement des transports en commun Secteur Massy-Champarts : réflexions sur l'aménagement des carrefours (liaison Massy-Champarts, Vigne aux loups)**



Projet partarial d'aménagement de la RN 20

4. Les engagements des Maîtres d'ouvrage



IDFM

- Restructuration de l'offre de bus existante
- Etude de nouvelles lignes de bus express
- Offre de Transports à la demande (Tad)

EPFIF

- Crédit d'un observatoire foncier RN20 :
- Animation et cofinancement
- Volet foncier de l'étude de Boissy-sous-St Yon
- Poursuite des conventions stratégiques



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

4. Les engagements des Maîtres d'ouvrage

□ Le Département de l'Essonne

- Aménagement de la RN20 par la création de voies dédiées
- Sécurisation des points durs bus
- Projets de requalification d'itinéraires existants : carrefour de la route de Chasse (Ballainvilliers)
- Requalification de la Route de Montlhéry (Saux-les-Charteux)
- Echangeur de Mauchamps
- Projet d'adaptation de l'échangeur de RN20/N104
- Requalification de l'assainissement routier, études et travaux sur les bassins
- Etudes de sécurisation des entrées/Sorties RN20 (Etrechy, Chamarande, etc.)
- Amélioration du cadre paysager aux abords de la RN 20
- Plan de prévention de bruit dans l'environnement (PPBE) - Echéance 4
- Programme de requalification et de stationnement poids lourds le long de la RN20
- AMO pour les avis d'alignement sur les projets RN20 (Dec. 2021/Dec. 2022)



Projet partenarial d'aménagement de la RN 20

Proposition de poursuite du processus d'élaboration du PPA RN20...

Mai 2022

- Comité de pilotage de partage du cadre partenarial
- Intégration des contributions et finalisation du document PPA RN20

Juillet - octobre 2022 :

- présentation du document aux instances des partenaires.

Octobre –Décembre 2022 :

- Comité de pilotage de signature et de lancement du programme d'action du PPA RN20



COMPTE RENDU

Comité de pilotage du PPA RN 20 du mercredi 11 mai 2022

Rédacteur

Cilinia Ricardo

Participants :

François Durovray, Président du Conseil départemental

Sophie Rigault, Vice-Présidente du Conseil départemental

Eric Jalon, Préfet de l'Essonne

Alexander Grimaud, Sous-Préfet de Palaiseau

Grégoire de Lasteyrie, Conseiller régional d'Ile-de-France délégué spécial aux nouvelles mobilités et
Président de la Communauté Paris Saclay

Pour la Communauté Paris-Saclay :

Frédéric Baudin-Cullière (Directeur général des services), **Jean-Luc Abouchar** (Directeur du
Développement Territorial - Pôle Aménagement des territoires et Cadre de vie)

Pour Cœur d'Essonne Agglomération :

Christophe Brérat (Directeur général adjoint)

Pour la Communauté d'agglomération Etampois Sud Essonne :

Johann Mittelhausser (Président)

Pour la Communauté de communes Entre Juine et Renarde :

Jean-Marc Foucher (Président), **Romain Mauret-Moreau** (Directeur général des services), **Julien
Jacquemin** (Directeur du Pôle Aménagement)

Pour les Communes :

Chilly-Mazarin : **Christian Proponet** (Maire-adjoint)

Champlan : **Jérôme Cotigny** (responsable du service urbanisme)

Longjumeau : **Bernard Xavier** (Maire-Adjoint)

Saulx-Les-Chartreux : **Stéphane Bazile** (Maire et Conseiller départemental délégué)

La Ville-du-Bois : **Jean-Pierre Meur** (Maire), **Jacky Carré** (Maire-Adjoint)

Longpont-sur-Orge : **Alain Lamour** (Maire)

Montlhéry : **Yannick Delmon** (Maire-Adjoint)

Linas : **Christian Lardiére** (Maire), **Philippe Rodari** (Maire-adjoint), **Yacine Sahrane** (Directeur des
services techniques)

Leuville-Sur-Orge : **Christian Aujaleu** (Maire-Adjoint)

Arpajon : **Christian Beraud** (Maire)

Boissy-Sous-Saint-Yon : **Jean-Marc Pichon** (Maire-Adjoint), **Guillaume Delangue** (Directeur des services
techniques)

Avrainville : **Muriel Coelho** (Maire-Adjointe)

Etrechy : **Julien Garcia** (Maire)

Etampes : **Joël Nolleau** (Conseiller municipal délégué)

Angerville : **Yohann Mittelhauser** (Maire)

Pour la Sous-Préfecture d'Etampes :

Céline Oudinot (Cheffe du bureau Animation territoriale)

Pour Ile-de-France Mobilités

Jean-Louis Perrin (Directeur général adjoint), **Jean-Christophe Monnet** (Directeur délégué aux
Relations Voyageurs), **Romain Perinet**, **Liselotte Charbonnier**

Pour la Direction Départementale des Territoires :

Philippe Rogier (Directeur départemental), **Isabelle Bottreau** (Chef de service Adjointe – Territoires et prospective)

Pour l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France :

Gilles Bouvelot (Directeur général)

Pour la Région Ile-de-France :

Frédéric Desnoyers (Chargé de mission)

Pour le Conseil Départemental :

Sandrine Gelot (Vice-présidente), **Dominique Bougraud** (Présidente déléguée), **Alexandre Touzet** (Vice-président), **Alexis Teillet** (Conseiller départemental délégué), **Léonard Tapié** (Cabinet du Président), **François Bertrand** (Directeur général adjoint territoires et mobilités), **Cécile Delbecq** (Directrice de l'animation territoriale, de l'attractivité et des contrats), **Nathalie Lebaron** (Cheffe de projet - DTM), **Laura Badiane** (Cheffe de projets - DTM), **Cilinia Ricardo** (Cheffe de projets - DATAc), **Xavier Naeye** (Délégué territorial Sud Ouest)

Excusé : Raoul Saada (Maire de Boissy-Sous-Saint-Yon)

Diffusion : Tous

Ordre du jour :

I – Etat d'avancement des concertations sur l'élaboration du PPA RN 20

II – Temps de parole des 4 EPCI

III – Echanges avec la salle

P.J. : - Diaporama de présentation

- Projet de contrat de PPA RN 20
- Programme d'actions

La réunion est coprésidée par François Durovray, Président du Conseil départemental, Sophie Rigault, Vice-présidente du Conseil départemental en charge des mobilités, Eric Jalon, Préfet de l'Essonne et Grégoire De Lasteyrie, Conseiller régional d'Ile de France délégué spécial aux nouvelles mobilités.

Introduction par François Durovray, Grégoire De Lasteyrie, Sophie Rigault et Eric Jalon

François Durovray rappelle l'importance d'avancer pour améliorer le fonctionnement de l'axe routier RN20. Des opérations peuvent être lancées dans un délai court, d'autres nécessitent des études. Des échanges entre l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département dans le cadre des discussions sur le prochain CPER dont la signature est espérée avant le 31 décembre 2022. Le Département a pour objectif de voir figurer le projet RN20 dans le futur CPER afin de pouvoir bénéficier de crédits. La Présidente de la Région Ile-de-France semble être en accord avec cet objectif.

Grégoire De Lasteyrie indique qu'Ile-de-France Mobilités est mobilisé sur le renfort de l'offre de transport en commun (lignes express pour schinter les points noirs) sur la RN20, ainsi que sur les sujets des rabattements (Transport à la demande vers la RN 20 en rabattement).

Il précise que Valérie Pécresse a échangé avec l'Etat au sujet du CPER, et que l'engagement autour de ce projet est très fort.

Enfin, il remercie Sophie Rigault et les services départementaux pour le travail effectué, et rappelle l'engagement d'Ile-de-France Mobilités et de la Région Ile-de-France.

I – ETAT D'AVANCEMENT DES CONCERTATIONS SUR L'ELABORATION DU PPA RN 20

Sophie Rigault rappelle l'importance stratégique de l'axe RN20 pour le territoire essonnien, voirie qui irrigue l'intégralité du département.

Elle remercie Sandrine Gelot et le travail effectué par le Syndicat Mixte d'Etudes de la RN20 (SME RN20) et indique qu'aujourd'hui l'objectif est de passer à l'opérationnalité avec l'ensemble du territoire. Au-delà du Syndicat mixte, il faut avancer avec l'Etat, IdFM, la Région Ile-de-France, les EPCI et les Communes. Elle remercie les partenaires pour la qualité des échanges qui ont eu lieu, dans le cadre de l'élaboration de ce projet de PPA RN 20.

Sophie Rigault présente les étapes d'élaboration et le cadre partenarial du PPA RN 20 (Cf. diaporama ci-joint).

Eric Jalon constate que tous les partenaires poursuivent les trois mêmes objectifs : l'amélioration de la circulation, la requalification des friches urbaines, l'assistance à maîtrise d'ouvrage et le calendrier. Les objectifs sont partagés par l'Etat.

François Durovray invite **François Bertrand** à présenter le programme d'actions du PPA RN 20 et les engagements des maîtres d'ouvrage (Cf. diaporama ci-joint).

II – TEMPS DE PAROLE DES 4 EPCI

Alain Lamour, pour Cœur d'Essonne Agglomération, remercie le travail accompli et approuve le processus. Il s'interroge sur la durée du PPA RN 20 annoncée sur 15 ans.

Il rappelle l'enjeu autour du trafic des poids lourds et précise que la gratuité de l'A10 est un sujet important. Il indique que, concernant la ZAC des Bellevues, la construction de 1 000 logements est prévue et que les accès au réseau de voiries départementales restent à valider par le Conseil départemental.

Jean-Marc Foucher, pour la Communauté de Communes Entre Juine et Renarde, remercie également pour tout le travail accompli.

Il constate que toutes les demandes du territoire ont été prises en compte, notamment concernant les entrées de ville et les échangeurs Mauchamps, Boissy-sous-Saint-Yon, Etrechy, mais aussi le traitement acoustique.

Yohann Mittelhausser, pour la Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud Essonne, salue, à son tour, le travail partenarial conduit autour du PPA RN20.

Il soulève un point de vigilance sur la question des nuisances. Il convient que couvrir l'axe de murs anti bruit n'est pas envisageable pour des raisons budgétaires, mais propose une mesure exploratoire de radars tronçons ou radars mobiles, pour limiter la vitesse des poids lourds notamment. Cela pourrait avoir un impact significatif sur les nuisances sonores et c'est un enjeu de sécurité.

Par ailleurs, il souligne la nécessité de créer des aires de stationnement pour les poids lourds pour permettre aux chauffeurs de faire des pauses. Cela permettrait d'éviter leur stationnement anarchique le long de l'axe.

Enfin, il précise que l'évolution de cet axe routier vers un boulevard urbain au Nord est une évidence, mais il y a un risque de report des engorgements vers le Sud. Il s'interroge sur les conséquences de l'insertion d'un TCSP sur l'axe aux dépends des deux voies de circulation.

Il fait appel à la vigilance, mais souligne qu'il est nécessaire d'avancer dans la même direction afin d'aboutir à un outil collectif de transformation de cet axe.

Grégoire De Lasteyrie, remercie, lui aussi, pour le travail engagé.

Il souligne l'enjeu de l'aménagement autour de la Place du Château, de la Place de l'Europe à Montlhéry et du pôle d'échange multimodal de Linas, mais aussi la connexion avec la ville de Massy.

Il indique que la question des clés de financement se pose et que chacun devra prendre sa part.

Sur la question de la place des poids lourds sur la RN20, il souligne que l'absence de taxe sur les poids lourds est regrettable et qu'il est nécessaire de poursuivre les réflexions afin de trouver des solutions.

III – ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Eric Jalon rappelle que des contrôles réguliers sont effectués sur la RN 20, mais reconnaît leurs limites. Il entend les demandes de radars tronçons qu'il va porter.

Il précise que des aménagements pour fluidifier la circulation au Nord vont être faits, ce qui contribuera à réduire le flux des poids lourds et retrouver de la fluidité pour les autres usagers. Il précise que la temporalité n'est pas anormale pour un tel projet.

François Durovray partage l'objectif de reporter les poids lourds sur l'A10.

Il précise que la RN 20 est un axe de grande circulation qui légitime le trafic des poids lourds local, voire régional, mais il partage également l'idée qu'il faut dissuader la circulation en transit national ou européen. Concernant l'A10, il faut engager une discussion entre le groupe Vinci, l'Etat, le Département et les territoires visant, dans le cadre du contrat actuel (arrivant à échéance en 2033), l'idée d'un adossement soumis à des règles européennes.

Concernant la ZAC des Bellevues, il entend trouver une solution de concertation entre les acteurs. Il rappelle que tout projet immobilier à proximité de la RN20 aura des impacts sur l'axe routier. Il est ainsi nécessaire de fixer des prérogatives car il appartient aux personnes privées de prendre en considération l'incidence des choix des uns sur d'autres maîtres d'ouvrages. Cela peut passer par la délivrance d'avis défavorables si besoin ou la demande de prise en charge des aménagements par les aménageurs. C'est le cas pour la voirie, mais aussi pour les équipements publics (école, collège, etc.). Il faut travailler de manière collective et rester vigilants concernant les incidences que peuvent avoir les choix des uns sur les autres maîtres d'ouvrage.

Eric Jalon ajoute qu'il y a des sujets récurrents sur les constructions aux abords de la RN20 de façon générale et sur l'impact sur les équipements publics. Des discussions doivent être engagées avec Architectes des Bâtiments de France (ABF) sur la manière dont nous construisons, notamment dans les zones protégées. Il est également nécessaire de s'adapter aux conditions de circulation, aux nuisances induites. Il serait intéressant, dans ce cadre, d'organiser un atelier sur l'aménagement et la construction en bordure de RN 20 (normes de construction).

François Durovray souligne que la RN 20 peut être un bel exemple pour faire évoluer l'infrastructure en utilisant moins de véhicules : massifier le nombre de passagers par véhicule (covoiturage), multiplier l'offre de bus, créer des lignes de bus express, aménager de nouveaux pôles multimodaux (Linas – Avrainville). Il faut avancer de façon progressive, ce qui permettra de vérifier la pertinence de réalisation des aménagements. Les solutions devront être collectives.

Yannick Delmon (Commune de Monthléry) rappelle que les emprises ont été définies il y a longtemps, dans le cadre du SME RN 20, et précise que l'ABF bloque des projets qui seraient compatibles avec la RN20 (3 projets identifiés à Monthléry). Il demande la possibilité d'obtenir un échange avec l'ABF sur l'ensemble des emprises sur la RN20 afin de vérifier qu'il n'y a pas de problèmes particuliers pour les futurs projets (bâtiment remarquable sur la Place de l'Europe par exemple).

Eric Jalon précise qu'une discussion avec l'ABF est en cours et qu'il reviendra vers le Maire de Monthléry. La proposition pour régler ce problème serait de tenir un atelier sur l'architecture et l'urbanisme afin de se doter de bonnes pratiques communes.

Christian Beraud (Commune d'Arpajon) souligne qu'il y a un risque de sur-saturation de l'axe du, notamment, à la multiplication des constructions.

Concernant la ZAC des Bellevues, une bretelle de sortie sur la RN 20 avait été imaginée à l'époque par le SME RN 20. Aujourd'hui, il est nécessaire de faire cette bretelle.

Alain Lamour (Commune de Longpont-sur-Orge) indique qu'il y a des contradictions par rapport au nombre de constructions : la Région Ile-de-France avait précisé à l'époque que rien ne serait fait en matière de transport, s'il n'y avait pas plus de constructions. Or, aujourd'hui, il y a des blocages, notamment des services environnementaux et de l'ABF notamment.

Eric Jalon précise que l'Etat est dans son rôle pour résoudre ces problèmes et que le travail collectif pourra le permettre.

Sophie Rigault confirme qu'il faut trouver une solution pour aboutir à un consensus concernant la ZAC des Bellevues. Il faut certes densifier, mais il est nécessaire de rester vigilants en la matière pour contribuer à améliorer les déplacements et les flux.

Il faut investir pour décongestionner l'axe, mais investir pour que cela soit efficace.

Jean-Pierre Meur (Commune de La Ville-du-Bois) interroge sur la question de l'anticipation foncière et particulièrement sur le remplacement du dispositif « fonds d'amorçage » du SME RN20. En effet, des propriétés doivent être mises en vente et la commune ne peut les acheter seule.

Sophie Rigault précise que la dissolution du SME RN 20 sera effective à l'automne, que les délais de signature du PPA RN20 sont maintenus et que chacun aura à délibérer sur l'approbation de ce PPA avant l'été.

Sur la question du foncier, il y a un certain nombre d'actions prévues. Elle passe la parole à François Bertrand.

François Bertrand rappelle que l'EPFIF est l'outil d'intervention foncière urbaine. Pour générer de « l'espace public », il faut qu'il y ait un projet derrière avec un prix de sortie acceptable. De plus, en terme d'anticipation foncière, il faut intervenir au bon moment. Il est donc nécessaire de garder le Plan directeur « vivant » et de travailler par secteur progressivement.

Sophie Rigault précise qu'il faut acheter rapidement les parcelles si le besoin est effectif.

François Durovray indique que les services prendront contact avec La Ville-du-Bois. Il précise le processus d'accord sur le PPA RN 20 : les Conseils communautaires et les Conseil municipaux devront délibérer en Juin.

Il indique que la rédaction du contrat de PPA sera finalisée dans les jours à venir et qu'une réaction rapide des collectivités est nécessaire afin de pouvoir tenir une réunion technique à la fin du mois de Mai, pour une dernière relecture.

Joël Nolleau (Commune d'Etampes) :

- Souligne l'absence d'accès à la RN20 en entrée sud niveau Saint-Martin d'Etampes ;
- Demande la reprise des études concernant la construction de murs anti-bruit sur la RN20 ;
- Précise que l'isolation phonique n'est pas convaincante : il y a de plus en plus de poids lourds sur l'axe.

François Durovray confirme que les deux sujets sont bien à l'étude et conclut en reprécisant qu'il y a encore du travail à faire. Il rappelle l'objectif d'une signature du PPA dans le courant du dernier trimestre 2022.

Envoyé en préfecture le 19/12/2022

Reçu en préfecture le 19/12/2022

Publié le 20/12/2022

Berger
Levrault

ID : 091-219100161-20221216-DCM20220805-DE



ANNEXE PPA RN20 - Programme d'actions prévisionnel

AXE 1 - V 12 05 2022

Envoyé en préfecture le 19/12/2022
 Reçu en préfecture le 19/12/2022
 Publié le 20/12/2022
 ID : 091-219100161-20221216-DCM20220805-DE

Berser
Levraut

ENJEUX	PROGRAMME	ACTION	MO	CALENDRIER	Coût Prévisionnel de l'action		FINANCEURS
					Etudes	Travaux	
AXE 1 Favoriser l'usage multimodal de la RN 20 : une route ouverte à toutes les mobilités	Favoriser l'amélioration de la circulation des bus et développer progressivement des voies dédiées	Developper le transport en commun avec la mise en œuvre de voies dédiées aux bus à court, moyen, long terme sur le tronçon Linas-Ballainvilliers	CD91	-2021 Etude d'IDFM sur l'opportunité de créer un TCSP axial sur voie alternée entre Massy et Arpajon. - 2021-2022 Etude du CD91 sur l'opportunité et faisabilité des aménagements afin d'améliorer les conditions de circulation sur la RN20 de Linas à Ballainvilliers et analyse comparative des différentes propositions d'évolution de transports en commun à court /moyen/long terme - Aménagement de voies dédiées sur la RN 20	150 288 €		CD91 / IDFM / EPCI
		Sécurisation et amélioration des points durs bus	CD 91	- Etude en cours pour l'arrêt "Les Champarts" - Etude de faisabilité finalisée pour l'arrêt "Beaulieu" - Réflexion à mener sur les principales stations bus du plan directeur			CD91 IDFM
		Aménagement de voies dédiées aux bus depuis la RN 20 vers Massy	Communes /IDFM	- Etude			IDFM
	Renforcer l'offre de Transport en commun	Renfort et restructuration de l'offre bus existante	IDFM	- 2022 : Etude de restructuration Bus T12 par IDFM partie sud - 2022-08 : Entrée en vigueur Contrat de réseau 24 "Sud Essonne" - 2022-08 : Entrée en vigueur du Contrat de réseau 26 "Paris Saclay" - 2023-08: Entrée en Vigueur de du Contrat de réseau 25 "Coeur d'Essonne Agglomération" - 2023 Etude de restructuration Bus T12 par IDFM partie Nord de CPS - 2023 Mettre en oeuvre la restructuration du réseau de bus de Courtabœuf et notamment les nouvelles liaisons vers l'axe RN20 - Etude de restructuration bus ligne 18 à lancer.			IDFM
		Création de nouvelles lignes de bus express	IDFM	- Création prévue de la ligne LN1 Avrainville- Evry dans le cadre du futur contrat Réseau 25 ; - Création d'une ligne LN2 "Avrainville - Briis-sous-Forêt" à étudier			IDFM
	Organiser le rabattement sur les transports en commun	Création d'une station multimodale à Linas	CPS	Etude de pôle à lancer par CPS	100 000 €		IDFM / CPS
		Création d'une station multimodale à Avrainville	CDEA / CD 91	- Etude de faisabilité 2021 (CD91) - Etude de dimensionnement et de préfaisabilité au 1er semestre 2022 (CD91) - Etude de faisabilité au 2ème semestre 2022 (CD91)	70 000 €	3 000 000 €	IDFM / CDEA / CD91
		Création d'un parking relais pôle de Linas	Commune de Linas	Création d'un parking relais proche du pôle de Linas.			Commune de Linas
		Amenagement multimodaux des principaux arrêts de bus	CDEA/ CPS/ Communes	Point d'arrêt sur la N20 pour organiser le rabbattement: création de stationnement vélo et auto (Cf. études urbaines en cours ou à mener).			IDFM/ CDEA/ CPS/ Communes
		Extension de l'offre de transport à la demande (TAD)	IDFM	- Mise en place des services de TAD sud Essonne à compter d'août 2022 - Date de la 2ème phase de déploiement à déterminer ultérieurement par IDFM			IDFM
Favoriser l'usage des modes actifs et des modes doux	Réalisation de la ligne C2 du RER Vélo	CD 91 / EPCI	- 2023 Etude de réalisation à lancer Mise en commun avec le Schéma de circulation				EPCI/ CD 91/ Communes/ Région IDF
	Résorption des discontinuités cyclables et sécurisation des traversées de la RN 20	EPCI/ Communes/ CD91	Synthèse des besoins et état des lieux à réaliser				EPCI / CD 91 / Région IDF
	Aménagement de la ZAC du Bois Bourdon et création de liaisons douces pour desservir le futur pôle d'Avrainville	CDEA					CDEA / Région IDF
	Reflexion sur la desserte douce et création d'une passerelle pour desservir la ZAC Bellevues et les futurs arrêts du TCSP à terme	CDEA/ CD91					ZAC/ CDEA/ CD91/ Région IDF

Enjeu	Programme	Action	Mo	Calendrier	FINANCEURS	
					Etudes	Travaux
Optimisation des carrefours du secteur Massy-Champart	CD 91 / CPS	CD 91 / CPS	CD 91 / CPS/Communes	CD 91 / CPS/Communes	CD 91 / CPS (40k€)	CD 91 / CPS (40k€)
Etude de carrefour au droit de la rue de la Lampe ou de la reconfiguration de la Porte des 2 Limons (Linsas)	CD 91 / CPS/Commune	CD 91 / CPS/Commune	CD 91 / CPS/Commune	CD 91 / CPS/Commune	CD 91 / CPS (40k€)	CD 91 / CPS (40k€)
Création d'entrée et sortie sud/nord pour desservir la ZA de la Vigne aux Loups (Champlain / Chilly-Mazarin)	CS	CS	CS	CS	CS/CD91	CS/CD91
Aménagement du carrefour de la route de Chasse	CD 91	CD 91	CD 91 / CPS	CD 91 / CPS	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Aménagement de la route de Montlhéry (Sauvage-les Charteaux)	CD 91	CD 91	CD 91 et Region IDF	CD 91 et Region IDF	CD 91 et Region IDF	CD 91 et Region IDF
Requalification de la route de Montlhéry (Sauvage-les Charteaux)	CD 91	CD 91	CD 91 et Region IDF	CD 91 et Region IDF	CD 91 et Region IDF	CD 91 et Region IDF
2022-2023 Etudes techniques et environnementales	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91
2023-2024 Acquisitions foncières/études opérationnelles	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91
2024-2025 Travaux	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91
Aménagement de l'échangeur RN20/RD21 (Etampes)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CASE	CD 91 / CASE
2021 Etude de faisabilité (CD91)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CASE	CD 91 / CASE
2023 Etudes d'opportunité socio-éco (CASE)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CASE	CD 91 / CASE
Aménagement de l'échangeur RN20/RD21 Breteil sud - Couverture (Etampes)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
2022-2023 Etudes techniques	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
2022-2024 Aménagement de l'échangeur RN20/RD21 Breteil sud - Couverture (Etampes)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Création d'un carrefour "tout" sur le secteur dit "Grâce de Dieu" (Linsas)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Création d'un carrefour "tout" mode sur le secteur dit "Grâce de Dieu" (Linsas)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Aménagement de l'échangeur RN20/RD20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
2022-2023 Etudes techniques et environnementales	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
2023-2024 Aménagement du carrefour du carrefour jumelle/Vieux Pavé/RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Travaux pour limiter les nuisances sonores	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Limitation de la pollution sonore et amélioration de la qualité de l'air : réaliser des Murs anti bruit avec panneau photovoltaïques	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Europe / Region IDF	CD 91 / Europe / Region IDF
2021 AAP Europeen (nouveau)	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Europe / Region IDF	CD 91 / Europe / Region IDF
2024-2025 Perspectives de mise en oeuvre sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Europe / Region IDF	CD 91 / Europe / Region IDF
Limitation des nuisancements secteur RN20 de Linsas/Levallois-sur-orge	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
2022-2024 Phase 2 = Travaux de régularisation des bassins identifiés	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
2022-2023 : Etude d'évaluation des problématiques de métage des ENAF le long de la RN20 / Etude d'opportunité du déploiement des outils de PEANP	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Requalification des études en vue du renforcement des espaces naturels	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
2022-2024 Phase 2 = Travaux de régularisation des bassins identifiés	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
2022-2023 : Etude de la protection des espaces naturels	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Reconquérir la biodiversité et les sols aux bord de la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2023-2025 : Diagnostic des potentialités de reconquête des délaissés	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Reconquérir la biodiversité et les sols aux bord de la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Améliorer des continuités écologiques	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2023/2024 : Etude d'intégration paysagère et d'impact sur la biodiversité	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Améliorer du cadre paysager aux abords de la RN 20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
lutter contre les dépôts sauvages le long de la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 (MD)	CD 91 (MD)
- 2023 : EVP	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 (MD)	CD 91 (MD)
Realisier du Plan de Prévention de Bruit Dans l'Environnement (PBE) - échéance 4	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2023 : Notification du marché et mise en oeuvre : 1er semestre = mesures dans le cadre de l'approbation du PBE / 2e semestre = adoption du PBE	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2024 : 1er semestre = concrétisation publique / 2e semestre = adoption du PBE	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2024 : Lancement de la consultation	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2024 : Notification du marché et mise en oeuvre : 1er semestre = mesures dans le cadre de l'approbation du PBE / 2e semestre = adoption du PBE	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
- 2024 : Lancement de la consultation	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Route connectée et innovante	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Syndicats de rivière	CD 91 / Syndicats de rivière
Ouverture de la RN20 à l'expérimentation	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Reduction du trafic de poids lourds sur la RN 20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
Etude de circulation sur l'axe RN20 de la CCE/R	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
Réduction du trafic de poids lourds dans le cadre des chantiers sous marques d'ouvrage	CD 91 / EPCI/	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
publique.	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
- 2023 : inscription de prescriptions d'interdiction PL dans les marchés publics de travaux des collectivités partenaires.	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
Comunes	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
- 2023 : inscription de radars tronçon	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
Etude de 2023	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / CCE/R	CD 91 / CCE/R
- 2022-2023 : Installation d'un comité d'innovation RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Etat	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
- 2023-2025 : Programme de réqualification des aires de repos RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Etat	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
- 2023-2025 : Programme de réqualification des aires de repos RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Etat	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
- 2023-2025 : Programme de réqualification des aires de repos RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Etat	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
- 2023-2025 : Programme de réqualification des aires de repos RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Etat	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
- 2023-2025 : Programme de réqualification des aires de repos RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
Etat	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
- 2023-2025 : Programme de réqualification des aires de repos RN20	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91	CD 91 / Region IDF	CD 91 / Region IDF
CD 91	CD 91	CD 91	CD 91			

Enjeu	Programme	Action	MO	Calendrier	Coût Prévisionnel de l'action		Financeurs
					Etudes	Travaux	
AXE 3 - Poursuivre la requalification urbaine, paysagère et économique des territoires traversés par la RN20	Une planification du développement urbain et durable de la RN20	Une requalification de la RN20 réalisée à partir d'une mise en œuvre par étape du Plan Directeur RN20 (2015) actualisé	Mise à jour du Plan Directeur de 2015 (Secteur Nord RN20)	CD91 / EPCI / communes	2022 -2023		CD 91 / EPCI / Etat
		Prioriser les secteurs de développement urbain dans l'objectif de requalifier les secteurs dégradés ou mutables et en tenant compte des contraintes de mobilité et des développements déjà menés : "Habiter la RN20", en s'appuyant sur les PLU et les SCOT des collectivités concernées	EPCI/ Communes				EPCI / Communes
		Aménagement de l'espace public : répondre aux besoins de chaque usager, protéger les logements des nuisances de la RN20 et développer la végétalisation	EPCI/ Communes/CD91	Durée du PPA			EPCI/ CD91/ Communes
		Coordonner / orchestrer les développements économiques et commerciaux des territoires traversés par la RN20	EPCI	- 2022 -2023			EPCI
		Coordination de l'affichage publicitaire sur l'axe RN20	Communes / EPCI /CD91				Communes / EPCI /CD91
		Réaménagement des passages piétons souterrains	Communes/CD91				CD91 / Communes / EPCI
		Aménager la Place du Château (La Ville du Bois-Ballainvilliers-Longpont-sur-Orge)	CPS / CDEA / CD91	2022 2023 : Etude de définition	300 000 €		CPS / CDEA / CD91
		Aménager la Place de l'Europe (Monthéry)	CPS /CD91	2022- 2023 : Etude de definition			CPS / CD91
		Requalifier la traversée de Boissy-sous-Saint-Yon	CCEJR / Commune / CD91	2022 : Etude multithématiques (urbaine, économique et infra. R20)			CCEJR/EPFIF/Commune/CD91
	Une politique de maîtrise et de portage foncier pour la RN20	Definition d'une stratégie foncière le long de l'axe RN20	CD91/ EPCI/ Communes	2022 - 2027			CD91/EPCI
		Observatoire foncier sur l'axe RN20	CD91 / EPCI	2022-2027			CD91/EPCI / EPFIF (50K€)
		Démarche d'anticipation foncière nécessaire à l'élargissement de la RN20 et au projet de transport (voies dédiés, pistes cyclables et traversées sécurisées de la RN20, rabattement vers les points d'arrêt)	EPCI / CD91	2022-2027			CD91 / EPCI
		Execution foncière dans le cadre des conventions d'intervention foncière EPFIF/EPCI ou Communes	EPCI/Communes / EPFIF	2022-2027			
		Anticipation des projets urbains le long de la RN20	EPCI/ Communes	2022-2027			EPCI/ Communes
Accompagnement de la mise en œuvre des actions du PPA RN20		Piloter le plan d'action par EPCI en lien avec les élus locaux et en déclinaison avec le comité de pilotage stratégique	Etat / CD91				
		Phase 1 = Mission temporaire d'accompagnement des Projets urbains sur la RN20)	CD91	- Dec2021-Dec2022	118 000 €		CD91
		Phase 2 = Lancement d'une Mission transversale d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (urbaniste conseil)	CD91/EPCI	2022 - 2027	300 000 €		CD91 / EPCI /Etat



REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-06

BUDGET PRINCIPAL – DECISION MODIFICATIVE N°1

M. le Maire a donné la parole à Mme Patricia AMBROSIO TADI qui indique qu'une décision modificative doit être prise pour régulariser des écritures sur certains comptes de la section d'investissement. Ces écritures, dites d'ordre, n'ont aucune incidence financière, elles permettent simplement un transfert d'un compte à un autre conformément au tableau ci-dessous :

Désignation	Dépenses		Recettes	
	Diminution de crédits	Augmentation de crédits	Diminution de crédits	Augmentation de crédits
INVESTISSEMENT				
D-21318-020 : Autres bâtiments publics		15 530.58 €		
R-2315-020 : Installations, matériel et outillage techniques				15 530.58 €
TOTAL 041 : Opérations patrimoniales		15 530.58 €		15 530.58 €
Total Général		15 530.58 €		15 530.58 €

Après avoir repris la parole, M. le Maire rappelle que les décisions modificatives sont réalisées pour ajuster le budget à la réalité des dépenses et recettes, en conservant l'équilibre du budget voté.

Il explique avec satisfaction que le signe d'une bonne gestion budgétaire est révélé par le nombre de décisions modificatives prises sur l'année, et que moins elles sont nombreuses, mieux c'est. A cet effet, il souligne que la commune vient de prendre son unique décision modificative de l'année et poursuit en remerciant les services pour cette bonne gestion budgétaire.

A cette issue, il invite l'assemblée à délibérer.

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité

Voix pour : 24

Johann MITTELHAUSER, Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT, Amandine GUIRIABOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

- **ADOpte** la décision modificative n°1 telle que présentée ci-dessus.
- **DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations
Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits
Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTELHAUSER





REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-07

VALEURS IRRECOUVRABLES

M. le Maire a donné la parole à Mme Patricia AMBROSIO-TADI qui informe que les valeurs irrécouvrables correspondent à des titres de recettes émis par la collectivité dont le recouvrement n'a pu être mené à son terme malgré les démarches effectuées par la trésorerie.

Elle indique qu'une demande d'admission en non-valeur, pour un montant de 1 886.07 € a été présentée par le trésorier, pour l'exercice 2022.

Sur ce montant global, elle a proposé d'accepter la prise en charge d'un montant de 933.37 € correspondant aux dettes suivantes :

- 300 € pour un remboursement suite à la mise en fourrière d'un véhicule – Société, propriétaire du véhicule, en liquidation judiciaire.
- 148.37 € pour un remboursement suite à une dégradation du domaine public – Personne décédée.
- 485 € pour factures de cantine de 2012 et 2013 et pour lesquels les poursuites exécutées auprès du redevable sont restées infructueuses.

S'agissant des deux autres demandes pour un montant de 952.70 €, des recherches doivent être effectuées par les services.

Vu le code général des collectivités territoriales,

Considérant que toutes les opérations visant à recouvrer les créances listées ci-dessus ont été diligentées par le trésorier,

Considérant que les créances ne peuvent plus faire l'objet d'un recouvrement en raison des motifs d'irrécouvrabilité évoqués par le comptable,

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité

Voix pour : 24

Johann MITTELHAUSSER, Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT, Amandine GURIBAOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

- **ACCEPTE** la prise en charge des valeurs irrécouvrables présentées pour la somme de 933.37 €.
- **DIT** que la somme de 300 € sera imputée sur le budget communal à l'article 6542 et que la somme de 633.37 € sera imputée sur le budget communal à l'article 6541.
- **DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations
Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits
Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTELHAUSSER





REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE – ARRONDISSEMENT D'ETAMPES – CANTON D'ETAMPES

MAIRIE D'ANGERVILLE

Tél. 01.64.95.20.14
Fax. 01.64.95.20.99

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an deux mille vingt-deux, le treize décembre, à vingt heures, les membres du Conseil municipal, légalement convoqués, se sont réunis à la salle du Conseil Henri-Alexandre TESSIER, en mairie, en séance publique, sous la présidence de M. Johann MITTELHAUSSER, Maire.

DATE DE CONVOCATION : le sept décembre deux mille vingt-deux.

ETAIENT PRESENTS :

Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT.

ABSENTS EXCUSES :

Amandine GUIRIABOYE qui a donné pouvoir à Naïma SIFER
Françoise BOIVIN qui a donné pouvoir à Thierry DEMOISSON
Jérôme FAUCHEUX qui a donné pouvoir à Johann MITTELHAUSSER
Nadège BRASSEUR qui a donné pouvoir à Jacques DRAPPIER
Harry FRANCOISE qui a donné pouvoir à Emmanuel PARMENTIER
Aurélia VATER qui a donné pouvoir à Dominique VAURY
Barbara BERTHEAU
Abdraman CAMARA
Anthony LOPES

Mme SABOURIN-MICHEL Frédéricque a été désignée en qualité de secrétaire de séance.

DCM 2022-08-08

DESIGNATION DE CITOYENS D'HONNEUR

M. le Maire informe que la commune souhaite mettre à l'honneur de par leurs qualités morales, intellectuelles, leur investissement associatif, culturel, scientifique, patrimonial, sportif ou artistique, soutenu et de longue date, les personnes qui concourent ou ont concouru au rayonnement, à la sauvegarde mémorielle, à la notoriété, au dynamisme, à la solidarité et/ou à l'attractivité de la ville.

A cet effet, il indique qu'il sera proposé à l'assemblée délibérante d'élèver au rang de « citoyens d'honneur de la Ville d'Angerville » des citoyens de la ville répondant aux éléments susmentionnés en rappelant, au préalable, que ce titre extrêmement honorifique ne confère aucun droit particulier ni ordre de préséance dans quelque cérémonie ou manifestation protocolaire que ce soit.

Par ailleurs, il a rappelé que l'attribution symbolique de la « qualité » de citoyen d'honneur ne fait l'objet d'aucune disposition législative ou réglementaire. Le principe en la matière est donc un régime de liberté des communes en vertu de l'article L. 2121-29 du CGCT disposant que : « *le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune* » et du même article L. 2121-29 du CGCT disposant que : « *le conseil municipal émet des vœux sur tous les objets d'intérêt local* ».

A ce titre, on peut trouver un fondement juridique à l'octroi de la qualité symbolique de citoyen d'honneur (TA Montreuil 04/07/2014, n° 1400324). Toutefois, « *une circulaire du 10 décembre 1968 du ministre de l'intérieur précise qu'il appartient à la commune envisageant d'honorer une personnalité en donnant son nom à une rue, une place ou un édifice public, de s'assurer au préalable qu'aucune opposition n'a été formulée par les héritiers à l'encontre du choix retenu par le conseil municipal. D'une manière générale, il est recommandé de limiter l'attribution d'un hommage public aux personnalités qui se sont illustrées par les services qu'elles ont rendus à l'État ou à leur cité, par leur contribution éminente au développement de la science, des arts et des lettres. Cette pratique relève donc de la libre administration des collectivités locales. Toutefois, la circulaire de décembre 1968 recommande d'éviter d'honorer des personnalités n'étant pas à l'abri de toute polémique et de se montrer sourcilleux s'agissant de personnes étrangères. Les préfets peuvent ainsi être amenés à intervenir, dans le cadre de leur mission de contrôle de légalité, si une nomination constitue une prise de position dans un conflit international en faveur de l'une des parties, ce qui est proscrit par la jurisprudence du Conseil d'État (communes de Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Ouen et Romainville, 2 octobre 1989) ou si elle honore une personne qui, par son action et par les condamnations dont elle a fait l'objet, est susceptible de provoquer des controverses ou des polémiques locales de nature à porter atteinte à l'ordre public* » (réponse du Ministre de l'Intérieur à la question écrite n° 50082 publiée au JO le 25/08/2009 page 8274).

Conformément à ce qui précède, M. le Maire a proposé d'élever au rang de « citoyen d'honneur de la Ville d'Angerville », trois grandes figures commerçantes de la commune, conformément aux éléments biographiques les concernant.

M. le Maire a donné la parole à M. Jacques DRAPPIER pour la lecture des biographies des trois personnalités mises à l'honneur pour l'année 2023.

A cet effet, M. Jacques DRAPPIER a donné lecture des présentations suivantes :

- **Madame Anne-Marie TARRENE-FAUCHEUX**

Anne-Marie TARRENE-FAUCHEUX née le 14 juillet 1947 à Angerville.

C'est en 1977 qu'elle a repris le flambeau de l'Hôtel de France succédant à deux autres générations de la famille TARRENE, Auguste TARRENE et Pierre TARRENE, qui ont accompagné, par leurs banquets prisés, les moments clés de la vie angervilloise et de ses habitants avec une spécialité, aujourd'hui disparue, et très prisée d'alors, faisant la renommée de l'établissement, le pâté d'alouettes.

Avant la construction de la déviation de la nationale 20, l'Hôtel de France était une halte prisée sur la route des vacances et des week-ends des parisiens.

Par la suite Anne-Marie TARRENE-FAUCHEUX a su, avec son mari, développer une demeure de caractère en hôtellerie trois étoiles, pour laquelle le dépassement est total grâce à la décoration atypique des différentes pièces qui a été conditionnée par leurs voyages.

L'établissement à la notoriété solidement ancrée à Angerville, est aujourd'hui reconnu par de nombreux sites spécialisés dans l'hôtellerie pittoresque et raffinée.

Outre l'activité d'hôtellerie, l'Hôtel de France s'est développé au fil du temps avec la création d'un restaurant gastronomique, d'un service traiteur, d'un lieu de séminaires et depuis 2019, un espace bien être est venu compléter l'offre de l'établissement.

La famille TARRENE, et ses trois générations à la tête de l'établissement, a su faire perdurer une institution qui remonte au XVIIe siècle, faisant de lui le dernier et digne héritier des relais de poste qui furent plus de 40 à leur apogée à Angerville avant l'arrivée du chemin de fer.

- Monsieur Didier PAVARD

Didier PAVARD est né le 11 mars 1960 à Toury.

C'est en 1992 que Monsieur Didier PAVARD et sa compagne Valérie, reprennent et développent la charcuterie familiale « la Maison Pavard », située 13 rue Nationale, qui a été fondée en 1894 par Henri PAVARD, fondateur agriculteur et éleveur de porcs à Gommerville, sous le nom de « La tête Noire ».

La charcuterie PAVARD a été tenue par quatre générations de 1894 à 2020.

De 1894 à 1925, c'est avec une charcuterie/ buvette que Monsieur PAVARD a lancé son commerce.

L'activité a ensuite été reprise en 1925 jusqu'en 1955 par son fils, Fernand PAVARD et sa femme.

Après la seconde guerre mondiale, seule l'activité charcuterie a été conservée.

En 1955, Henri PAVARD et sa femme Suzanne ont repris la charcuterie en développant les préparations de plats préparés.

Et c'est de 1992 à 2020 que Didier PAVARD et sa femme, ont développé l'entreprise en proposant un service traiteur et une revente de produits dans les fermes aux alentours de Paris.

Monsieur PAVARD, fervent défenseur de l'artisanat et des produits du territoire, a obtenu plusieurs distinctions et récompenses qui ont permis de faire découvrir la Maison Pavard hors du département et d'accroître sa notoriété auprès des clients avec de nombreux prix mondiaux, européens et nationaux décrochés pour ses spécialités.

- Monsieur Hubert LOUIS

Hubert LOUIS est né le 09 avril 1959 à Toury.

C'est en 1992 qu'il a repris le magasin de textile et d'ameublement de ses parents, fondé par ses grands-parents.

L'activité a débuté avec ses grands-parents, Alfred et Maria LOUIS, par de la vente de textile sur les marchés et en porte-à-porte.

En 1930, Alfred et Maria ont ouvert le magasin situé rue nationale pour poursuivre leur activité.

Après la seconde guerre mondiale, Alfred et Maria ont continué la vente de textile et ont développé une activité d'ameublement de première nécessité (table, chaise, literie) afin que les habitants puissent se ravitailler suite au pillage engendré pendant la guerre.

De 1955 à 1992, le magasin a été repris par Guy et Claire LOUIS, ses parents, qui ont continué à développer et enrichir l'activité d'ameublement.

Et c'est en 1984, après avoir réalisé des études relatives à l'ameublement et avoir effectuer divers métiers, qu'Hubert a rejoint l'entreprise familiale.

En 1992, il est donc la troisième génération à reprendre l'activité qu'il continuera de développer avec l'agencement de dressing, placard, cuisine et salle de bain.

Ces trois générations ont œuvré pour le dynamisme de la ville et des commerçants en participant activement aux associations, et notamment celle du Groupement Economique d'Angerville (GEA), pour laquelle, Hubert LOUIS a été président pendant cinq années, dans les années 90.

A l'issue de la présentation, M. le Maire a invité l'assemblée à approuver ce point.

CONSIDERANT, l'article L. 2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales disposant que « *le conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la commune* » et que : « *le conseil municipal émet des vœux sur tous les objets d'intérêt local* » ;

CONSIDERANT, le souhait des élus du Conseil Municipal d'Angerville de mettre à l'honneur de par leurs qualités morales, intellectuelles, leur investissement associatif, culturel, scientifique, patrimonial, sportif ou artistique, soutenu et de longue date, les personnes qui concourent ou ont concouru au rayonnement, à la sauvegarde mémorielle, à la notoriété, au dynamisme, à la solidarité et / ou à l'attractivité de la ville ;

CONSIDERANT, que Madame Anne-Marie TARRENE-FAUCHEUX et Messieurs Didier PAVARD et Hubert LOUIS, conformément à ce qui précède et aux éléments biographiques susmentionnés les concernant et rappelant leurs engagements en faveur du rayonnement, de la sauvegarde mémorielle, de la notoriété, du dynamisme, de la solidarité et/ou de l'attractivité de la ville ;

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité

Voix pour : 24

Johann MITTELHAUSER, Frédéricque SABOURIN-MICHEL, Dominique VAURY, Patricia AMBROSIO TADI, Cédric CHIHANE, Christel THIROUIN, Jacques DRAPPIER, Naïma SIFER, Alain LAJUGIE, Pierre BONNEAU, Thierry DEMOISSON, Emmanuel PARMENTIER, Bruno DUPUIS, Julieta MARTINS, Marine PIGEAU, Audrey COTTEREAU, Elisabeth PETIT, Philippe CHENAULT, Amandine GUIRIABOYE par pouvoir à Naïma SIFER, Françoise BOIVIN par pouvoir à Thierry DEMOISSON, Jérôme FAUCHEUX par pouvoir à Johann MITTELHAUSER, Nadège BRASSEUR par pouvoir à Jacques DRAPPIER, Harry FRANCOISE par pouvoir à Emmanuel PARMENTIER, Aurélia VATER par pouvoir à Dominique VAURY.

- **ELEVE** au rang extrêmement honorifique de « citoyens d'honneur de la Ville d'Angerville » les personnalités ci-avant désignées.
- **RAPPELLE** que cette distinction honorifique ne confère aucun droit ni avantage particulier, ni aucun ordre de préséance dans quelque cérémonie ou manifestation protocolaire que ce soit.
- **RAPPELLE** que les personnes ainsi honorées par la Ville s'engagent à demeurer digne de cet honneur et à observer en tous lieux et en tous temps une attitude et un comportement digne de la probité, de l'honneur et du respect des institutions et des valeurs de la République Française.
- **RAPPELLE** que toute personne qui contreviendrait à ce qui est indiqué précédemment perdra immédiatement la qualité de « citoyens d'honneur de la Ville d'Angerville ».

- **CHARGE** M. le Maire de notifier la présente délibération aux intéressés pour recueillir leur assentiment écrit, préalable à l'attribution effective de la « qualité » de « citoyens d'honneur de la Ville d'Angerville »
- **SOUHAITE** qu'une cérémonie officielle de mise à l'honneur des intéressés ayant donné leur assentiment soit organisée conjointement à la cérémonie annuelle des vœux du Maire et de la municipalité.
- **DIT** que la présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la commune, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le Tribunal Administratif de Versailles peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible depuis le site internet : www.telerecours.fr.

Pour Extrait conforme au registre des délibérations

Fait et délibéré, les jour, mois et an susdits

Angerville, le 16 décembre 2022

Le Maire,

Johann MITTELHAUSSER

