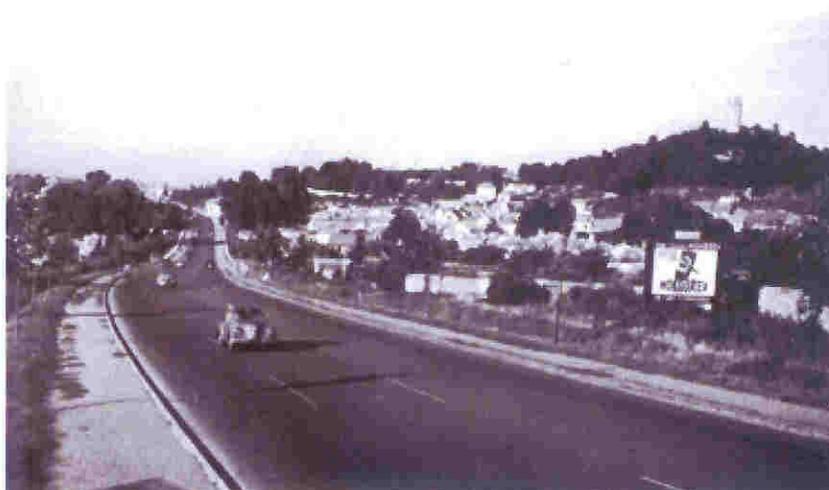




MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DURABLES

## Dossier de presse

Mardi 11 décembre 2007



**MISSION REQUALIFICATION DE LA RN20  
(point d'étape)**

## LA MISSION

Le Ministre de l'Etat, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, M. BORLOO

Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, M. BUSSEREAU

La Secrétaire d'Etat chargée de l'Ecologie, Mme KOSCIUSKO-MORIZET

ont souhaité confier au Conseil Général des Ponts et Chaussées une réflexion sur la requalification de la RN 20 entre Arpajon et Massy recouvrant les champs du développement durable.

Historiquement, la RN 20 est au cœur d'un contexte métropolitain stratégique au sud de la capitale, elle subit des transformations péri urbaines dynamiques mais parfois peu qualifiantes.

Bâtir un projet urbain équilibré sur un périmètre profond, tenant compte à la fois des réalités locales, d'un environnement qualitatif allant de la vallée de l'Orge au « triangle vert » et en appliquant les principes d'un développement durable, tel est le premier enjeu de la mission.

Le projet qui est esquissé méritera des concertations avec tous les acteurs du territoire (élus, associations, riverains), il s'appuiera sur les attributs d'urbanité que sont:

- la desserte et la mixité des usages (transports, modes doux)
- la qualité du cadre de vie et un vocabulaire architectural adapté (volumes, plantations, trottoirs)
- la protection contre les nuisances (bruit, eau, gaz à effet de serre, ...)

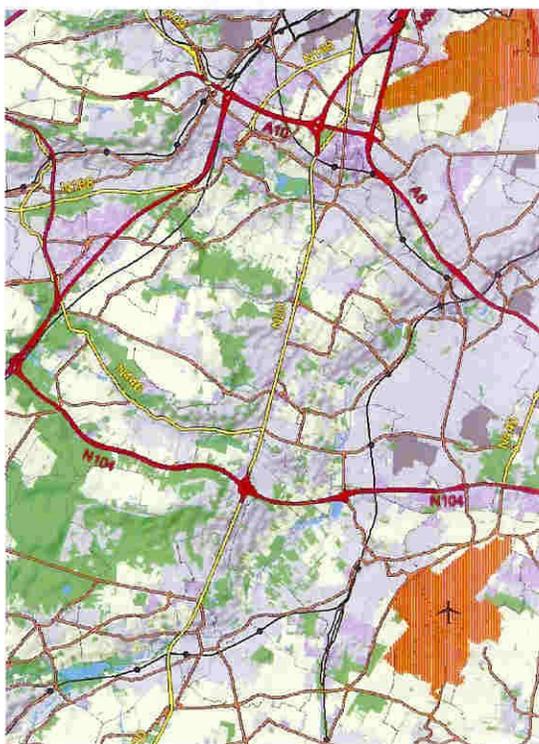
Sur la base de ce projet, pourront être proposées des solutions techniques mais aussi institutionnelles pour mobiliser tous les acteurs concernés par l'amélioration de ce territoire.

## LE DIAGNOSTIC

La nationale 20 est un axe de communication historique dont l'histoire remonte au moins à la route gallo-romaine Paris-Orléans. L'urbanisation le long de cette voie est donc multiforme, héritée d'apports successifs. Les bourgs médiévaux aux rues tortueuses côtoient les centres commerciaux, contemporains du développement de l'automobile dans la seconde moitié du XXème siècle. La ville le long de la RN20 n'a pas été pensée et son développement n'a pas été accompagné.

### De Massy à Arpajon, trois visions différentes de la RN20

Malgré un certain nombre de caractéristiques communes, un trajet de Massy à Arpajon donne à voir trois grands types d'espaces :



#### **Au Nord, une voie rapide au milieu d'espaces ouverts**

Au Nord, à Longjumeau et jusqu'au petit Ballainvilliers, la Nationale 20 est une voie rapide, largement bordée d'espaces ouverts naturels et agricoles. L'Yvette et l'aéroport d'Orly engendrent en effet des contraintes importantes : les risques d'inondation et le plan d'exposition au bruit (PEB) ont préservé ces espaces d'une urbanisation massive. Dans ce secteur Nord, le relief et les plantations cachent également la perception des espaces urbains et des constructions ponctuelles.

#### **Une partie centrale urbaine et dégradée**

De Ballainvilliers à Linas, le paysage change brusquement. C'est la partie la plus urbaine de la Nationale 20. Les carrefours à feux, l'existence de commerces et de centralités le long de la nationale donnent à voir des morceaux de villes : une séquence de centres commerciaux, une apparition de « ville-fantôme », un centre urbain en reconversion... Le carrefour de l'Europe à Monthéry est sans doute la centralité la plus affirmée de toute la Nationale. Un des rares carrefours à plat, ce lieu bénéficie fortement d'une perméabilité permettant à l'Ouest de communiquer avec le centre médiéval à l'Est. Les nouvelles opérations immobilières viennent restructurer le quartier en donnant à des immeubles de quatre à cinq étages la possibilité de jalonner l'espace et d'affirmer la présence de la ville aux côtés de la route.

#### **Le mitage le long de l'axe au Sud**

A partir de la Francilienne jusqu'à Arpajon, la Nationale 20 perd son caractère de voie urbaine pour prendre l'aspect d'une voie de transition. Les espaces ouverts sont largement mités par des constructions éparées, principalement des activités à faible valeur ajoutée ou des pavillons. Les dents creuses et les friches sont extrêmement nombreuses. Les accès sur la RN20 n'ont pas été pensés globalement et ne peuvent pas servir de support à une urbanisation structurée.

# Urbanisme

## Un développement lié à la voie

Le développement du secteur RN20 est largement lié à une logique économique : relais de poste ou supermarché, c'est bien la proximité de la voie qui a été le moteur du développement urbain. De cette somme d'initiatives individuelles résulte un bâti bas, une faible densité, un mitage des espaces ruraux, une absence de repères et une inadéquation manifeste entre la trame viaire secondaire et l'urbanisation.

## Une artère économique également responsable de nombreuses nuisances

Le développement de l'automobile est responsable d'importantes dégradations. La route, vecteur de prospérité économique, exerça dans un premier temps un pouvoir d'attraction considérable. Les entreprises, mais également les commerces, les lieux de vie et les habitations se développèrent le long de l'axe. Avec l'augmentation du trafic routier et celle des nuisances sonores et de la pollution, les abords de la RN 20 ne restent attractifs que pour les activités fortement liées à l'automobile. Aujourd'hui de nombreux commerces sont fermés, des logements sont vacants ou très dégradés. La multiplication des friches urbaines, des bâtiments désaffectés ou encore des terrains vagues montrent la mauvaise santé de la ville. Les riverains ont tourné le dos à la nationale. Les communes également, se repliant sur les cœurs de bourg et laissant à l'infrastructure le rôle de vitrine commerciale.

De plus l'intensification du trafic a renforcé l'effet de coupure sur ce territoire.

# Déplacements

## La RN20, territoire commercial à logique locale

### **Un territoire de proximité, une grande importance du trafic local**

37% de déplacements ne sortent pas du corridor situé entre Massy et Arpajon.

Tous déplacements en voiture confondus, la longueur moyenne d'un trajet est de 7 km.

### **Un lieu d'achats**

22% de déplacements réalisés pour des achats, une valeur nettement supérieure à la moyenne départementale (15%), mais cette zone urbaine difficile ne bénéficie pas d'une vitrine avenante. On assiste depuis 2004 à une baisse générale du trafic : l'attractivité du secteur serait-elle en baisse ?

### **Un axe à deux vitesses**

- ❖ **au sud de la Francilienne**, une route qui supporte un trafic de niveau autoroutier, un itinéraire à partir d'Artenay rentable pour les poids lourds et qui évite l'autoroute A10 pour desservir directement le cœur d'agglomération.

❖ **au nord de la Francilienne**, un environnement urbanisé pour une route au trafic conséquent mais plus modéré.

### L'hégémonie automobile

#### **Un trafic « compressible » au nord, déterminant du développement urbain**

Seuls 20% du trafic circulant sur la partie nord a son origine ou sa destination au sud. Le reste du trafic offre des alternatives de report : au profit de la marche et du vélo (local) ou des transports en commun (moyenne distance), et vers le réseau autoroutier (transit pur).

Durant 30 ans le rythme du trafic automobile a dicté le développement urbain par l'élargissement des voies, l'urbanisation anarchique et consommatrice d'espace, l'activité commerciale et la désertification humaine.

#### **L'automobile qui « écrase » les autres modes de transport**

Elle occupe 4/5 de l'espace disponible ; logiquement la part des déplacements en voiture est supérieure de 10% à la moyenne départementale.

La marche et le vélo en font les frais... pourtant, lorsque l'on se déplace en voiture dans la zone -ce qui concerne 37% des déplacements- on ne parcourt en moyenne que 1,6 km !

### Une organisation viaire anarchique

#### **Un « fleuve » mal apprivoisé**

Un espace central infranchissable, seulement 5 traversées sur 10 km mais de multiples accès directs : deux rives qui échangent peu entre elles et se développent vers le nord ou le sud, au gré des sens de circulation.

Le manque de franchissements induit un trafic supplémentaire : il est parfois nécessaire d'emprunter la RN20 sur plusieurs kilomètres avant de pouvoir la traverser.

#### **Un trafic mal géré, une capacité discontinue**

Aspect autoroutier, carrefour urbain, accès riverains directs : autant de visages successifs de la RN20 et de discontinuités. Les accélérations, décélérations, changements réguliers de file et comportements dangereux engendrent des ralentissements importants.

Les excès de vitesse réduisent très largement la capacité des voies en provoquant un trafic en « accordéon ».

## LES ETUDES SUR LE SECTEUR DE LA RN20

Les études sur le devenir de la RN20 ont été très nombreuses, mais se sont surtout concentrées sur l'aspect routier du problème posé par cet axe.

Une des premières propositions d'amélioration a consisté à proposer un projet de déviation appelé C6, les premières études techniques ont eu lieu dans les années 70 et jusqu'en 1990.

A partir de cette date, de nouvelles études ont eu lieu pour envisager le fonctionnement de la RN20 avec le projet C6, quelle serait l'évolution possible de cet axe et ses améliorations possibles avec une part de circulation en moins.

Parallèlement, des solutions techniques sont proposées pour faire passer une circulation automobile de plus en plus importante sur cet axe, des élargissements et des croisements dénivelés.

C'est seulement à l'approche de l'année 2000 que l'idée de transformer la RN20 en un "boulevard urbain" prend forme petit à petit, différentes études ont alors lieu en ce sens et une proposition est alors faite de transformer ainsi la section entre la RN104 et Longjumeau. Le projet C6 est de plus en plus controversé, surtout dans sa version de voie rapide.

En 2003, une association des villes riveraines de la RN20 (de Ballainvilliers à Boissy-sous-St-Yon) est créée pour porter ce projet qui n'aboutira pas.

Une étude, réalisée en 2003 par le SIVOA et visant à identifier des terrains vides pour accueillir des bassins de rétention, va avoir une grande importance en mettant en évidence un potentiel foncier disponible très important le long de la RN20 et permettant d'envisager des opérations d'aménagement de grande envergure.

Le 1er janvier 2005, la RN20 est transférée au Département, désormais gestionnaire de l'axe.

Le 18 octobre 2006 ont lieu les assises de la RN20 pour relancer le débat sur le devenir de cet axe.

## LES ATTENTES

La mission a rencontré tous les Maires de la zone d'études allant d'Arpajon à Massy, (Massy, Longjumeau, Saulx-les-Chatreux, Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Nozay, Marcoussis, Longpont-sur-Orge, Monthléry, Linas, St-Germain-les-Arpajon, Arpajon, ainsi que les Présidents des Communautés de communes de l'Hurepoix, de l'Arpajonnais et de l'Agglomération Europe-Essonne.

Les attentes les plus fortes concernent l'amélioration et la maîtrise des déplacements sur ce territoire :

- la réalisation d'un site propre pour transport en commun sur la RN 20 (inscrit au SDRIF) est la demande la plus fréquente. Ce site propre doit permettre à des lignes structurantes directes et régulières dans son fonctionnement de rejoindre rapidement des pôles comme Massy et Orly.
- l'organisation de lignes de rabattement sur les arrêts principaux de la ligne structurante seront envisagés. La réalisation de parkings proches des arrêts de bus est à prévoir.
- la reconstitution des liens entre les deux « rives » de la RN 20 est demandée, en effet les villes sont adossées (sauf Monthléry) à cet axe et lui tournent le dos. Ce territoire doit donc se reconstruire autour d'un maillage longeant et traversant la route actuelle.
- les autres attentes portent sur le développement durable de ce territoire et particulièrement au nord de la Francilienne ou l'aspect péri-urbain doit être urbanisé et densifier pour créer de la ville.
- le développement et une densification raisonnable donneront un caractère urbain à l'axe. Le mot de boulevard urbain revient souvent dans les attentes. Déjà entrepris autour de la place de l'Europe à Monthléry, cette densification (R+4 ou 5) doit profiter à la construction de logements réalisés en très haute qualité environnementale (THQE).
- l'amélioration de l'environnement est aussi dans les attentes, cela concerne la lutte contre les nuisances mais aussi une gestion des eaux de ruissellement
- enfin la promotion des paysages (lutte contre l'affichage, l'enterrement des réseaux aériens, etc...) est attendue.

## LE PROJET URBAIN

Le diagnostic a permis de mettre en évidence trois secteurs, nord de Massy jusqu'au petit Ballainvilliers, central de Ballainvilliers à Linas et sud de la Francillienne à Arpajon, sur lesquels les principes directeurs présentés ci-après devront être déclinés en tenant compte du contexte de chacun d'eux.

### Les principes directeurs du projet urbain seront les suivants :

1. **Offrir un système de transports alternatif, écologique et économique** ne remettant pas en cause la viabilité du secteur, par la mise en place d'un site propre structurant, mais aussi des propositions pour les modes doux (vélos et piétons) retrouvant ainsi leur place dans un milieu totalement motorisé.
2. **Transformer l'axe routier en boulevard urbain.** La réduction des nuisances liées à la circulation automobile pourra se faire en utilisant les principes de la « fluidité lente ».
3. **Reconstruire les liens entre les deux « rives » de la RN20** en requalifiant les quartiers par une densification raisonnable de type **Zone de Développement Environnemental (ZDE)**. Cette requalification se fera avec les recommandations des éco-quartiers à performance énergie-climat très élevée.
4. **Construire des pôles urbains denses autour des carrefours et des stations de transport en commun** en site propre en associant les lieux de vie, des logements et la création de pôle intermodaux (parkings relais pour voitures et vélos, des rabattements par des bus locaux).
5. **Structurer les zones d'activités**, reconquérir les friches de plus en plus nombreuses et travailler sur les interfaces activité-logement
6. **Conforter les espaces ouverts**, espaces de respiration compte tenu de la densification en faire de véritables corridors écologiques et ouverts au public. Ces corridors assureront les liens entre la vallée de l'Orge et les Espaces du Triangle Vert. Ces espaces permettront aussi de mieux traiter les eaux de ruissellement (nouveaux bassins).
7. **Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances**, en recommandant des volumes et des formes architecturales en lien avec le boulevard urbain, en luttant contre l'affichage anarchique, en enterrant les réseaux aériens, en replantant des alignements d'arbres.

## LA GOUVERNANCE

D'Arpajon à Longjumeau, la RN 20 maintenant gérée par le Département, traverse trois regroupements de communes : la communauté de communes de l'Arpajonnais, la communauté de communes de l'Hurepoix et la communauté d'agglomération Europ'Essonne ainsi que 8 communes.

Même si le projet global peut être sectorisé sa mise en place doit s'appuyer sur une structure de gouvernance capable de fédérer l'ensemble des collectivités locales.

Quatre structures peuvent porter le projet urbain seules ou en partenariats :

■ **Le Conseil Général**, qui est légitime sur cette voie pourrait inciter à la réalisation d'un schéma d'aménagement avec l'objectif de le faire ériger en Projet d'Intérêt Général (P.I.G.) par le Préfet – Du fait de cette procédure, le schéma d'aménagement s'imposerait alors aux autres collectivités locales.

■ **La création d'un syndicat mixte**, entre les communes, les intercommunalités, voire le Département, avec les compétences nécessaires pour l'aménagement de la voie, mais aussi des quartiers environnants.

■ **La création d'une nouvelle intercommunalité**, mais cela supposerait de supprimer celles qui existent, cette solution paraît difficile à mettre en œuvre.

■ **L'appui sur l'Opération d'Intérêt Nationale (O.I.N.) de Massy – Palaiseau – Saclay – Saint Quentin en Yvelines – Versailles.**

- Soit par extension du périmètre actuel aux communes de la RN 20 qui permettrait à ce secteur de s'inscrire et participer aux objectifs de ce projet.

- Soit en créant, pour mettre en œuvre l'OIN, un établissement public d'aménagement (EPA) avec un périmètre d'intervention élargi au secteur de la RN20. Cette solution aurait l'avantage de faire bénéficier ce territoire des possibilités et des avantages qui s'attachent à un tel établissement public.

## LE FINANCEMENT

Les principes de financement doivent être arrêtés entre les différents acteurs concernés : Etat, Région, Département de l'Essonne, Communauté de communes et d'agglomération, communes, aménageurs publics ou privés.

L'augmentation de la constructibilité et l'utilisation du foncier disponible doivent dégager, comme dans toute opération d'aménagement, des financements permettant la réalisation des aménagements publics dont le site propre de transport en commun, l'amélioration des espaces ouverts et la préservation des coupures écologiques.

La requalification de la voie, la mise en place des transports en commun doivent être financées selon les règles existantes, mais avec un engagement des différents partenaires de s'impliquer dans ce projet et de coordonner leurs interventions.

Enfin, des financements publics, mobilisables pour un projet porteur d'avenir en intégrant les concepts de développement durable, viendront compléter ces deux modes.

**Ce point d'étape qui synthétise le diagnostic et les attentes de ce territoire, dresse les premiers objectifs qui pourraient être assignés à ce secteur.**

**La poursuite de la mission devra se faire en large concertation avec tous les élus et les acteurs concernés afin de définir un projet urbain porteur d'aménagement et de développement durables pour ses habitants.**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE MINISTRE D'ETAT,  
MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
ET DE L'AMÉNAGEMENT  
DURABLES

LE SECRÉTAIRE D'ETAT  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS

LA SECRÉTAIRE D'ETAT  
CHARGÉE DE L'ÉCOLOGIE

à

**Monsieur le Vice-Président du Conseil général des Ponts et Chaussées**

Paris, le 12 SEP. 2007

Objet : requalification des espaces traversés par l'ex-RN 20 dans le département de l'Essonne

L'ancienne RN 20 est au cœur d'un contexte métropolitain stratégique au sud de la capitale, concerné par les pressions urbaines de la première couronne, par les transformations périurbaines souvent peu qualifiantes de la grande couronne, notamment dans le département de l'Essonne, et globalement par l'urbanisation linéaire et non planifiée depuis Paris jusqu'à Orléans.

Cet axe majeur de pénétration est appelé à se transformer pour s'intégrer et répondre aux besoins urbains et métropolitains. C'est un territoire où existent d'importantes potentialités pour le développement sud de l'Île-de-France : proximité de l'aéroport d'Orly, grandes infrastructures de transport (autoroutes, TGV, RER), présence de sites naturels (Parc Naturel Régional du Gâtinais), et qui présente une dynamique économique et résidentielle.

Sa requalification passera par l'organisation de ces dynamiques à travers la construction d'une stratégie visant l'utilisation des potentialités en tant que leviers d'un développement ambitieux, seul capable de fédérer une gouvernance locale (pour l'instant inexistante) autour d'une vision projet.

Il s'agit de bâtir les conditions d'un projet urbain bien inscrit dans un projet de territoire et structuré par l'axe en tant qu'élément organisateur de la ville et des paysages, avec ses attributs d'urbanité, la qualité de services, la mixité d'usages, de dessertes (transports en commun, modes de circulation doux, facilité et lisibilité des connexions etc.), un vocabulaire architectural adapté (plantations, trottoirs, mobilier urbain etc), mais également une qualité de vie et d'environnement (qualité paysagère, pression publicitaire, traitement du bruit, gestion de l'eau...).

.../...

La réflexion à mener devra ainsi porter sur l'ensemble de l'axe et des territoires qu'il traverse, en vue d'organiser un développement durable, équilibré et en profondeur, selon les séquences (en priorité les secteurs urbains et périurbains, notamment le segment entre Massy et Arpajon). Il s'agira de définir les paysages à révéler ou à requalifier et à mettre en valeur pour créer des nouvelles attractivités pour l'habitat et l'emploi, les centralités à encourager autour des stations des transports en commun et des interconnexions modales, les intensités différenciées de densification, le maillage avec la trame locale et métropolitaine (de transports et d'espaces naturels), le dialogue avec les espaces naturels ou ruraux.

Cette réflexion devra, dès la phase diagnostic, tenir compte des enjeux de protection du patrimoine tant naturel que culturel, de la gestion de l'eau, des sites et paysages, des enjeux écologiques, de tous projets en cours et prévus, tant nationaux que locaux, afin de mesurer leurs incidences sur l'axe, les potentialités futures et les liens à établir.

Nous souhaitons confier cette mission au Conseil Général des Ponts et Chaussées. Dans un premier temps, la mission précisera l'ensemble des difficultés rencontrées ainsi que leur localisation et en explicitera les enjeux en matière de déplacements, d'environnement, d'urbanisme résidentiel et commercial ainsi que de logement. Elle s'attachera ensuite à définir les différentes solutions permettant de remédier aux problèmes identifiés, tant du point de vue institutionnel et technique, que de celui de la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés par l'amélioration de ces territoires.

Un examen particulier des dispositions qui pourraient favoriser l'association et l'implication des collectivités territoriales est nécessaire. Les services déconcentrés du ministère devront être associés au niveau départemental et au niveau régional pour les projets métropolitains. Ils pourront constituer un point d'appui et d'expertise pour mener à bien cette réflexion.

Nous apporterons une attention particulière à ce que la mission mobilise des compétences en matière d'insertion routière en milieu urbain, de paysage, mais également d'urbanisme, d'habitat et d'environnement, compétences qui sont au cœur des propositions attendues.

D'ores et déjà, il nous semble que Monsieur Bernard LAFFARGUE, IGPC, ancien DDE de l'Essonne et bon connaisseur des problématiques d'aménagement du secteur concerné, pourrait se voir confier des responsabilités au sein de ladite mission.

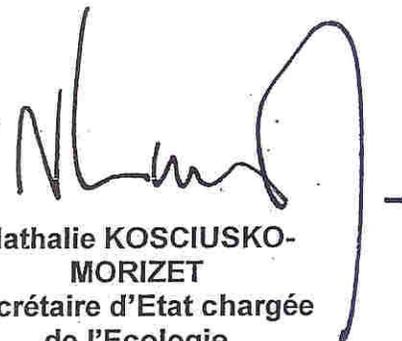
Nous souhaitons que le rapport de cette mission nous soit remis à la fin du mois de décembre 2007.



**Jean-Louis BORLOO**  
Ministre d'Etat,  
Ministre du  
Développement, de  
l'Aménagement et du  
Développement Durables



**Dominique BUSSEREAU**  
Secrétaire d'Etat chargé  
des Transports



**Nathalie KOSCIUSKO-  
MORIZET**  
Secrétaire d'Etat chargée  
de l'Ecologie