

Sur la N20, entre Arpajon et Massy

Unanimité sur le projet de bus en site propre



Jusqu'à présent, le dossier de la requalification de la N20 s'apparentait à un serpent de mer. Aujourd'hui, le projet de bus en site propre entre Massy et Arpajon, esquissé par le Grand Paris, est défendu par tous les élus du syndicat mixte d'études N20 et le Conseil général. Un consensus qui pourrait permettre d'obtenir des crédits de l'Etat.

■ Un tracé de transport en commun en site propre entre Arpajon et Massy pourrait voir le jour sur la N20

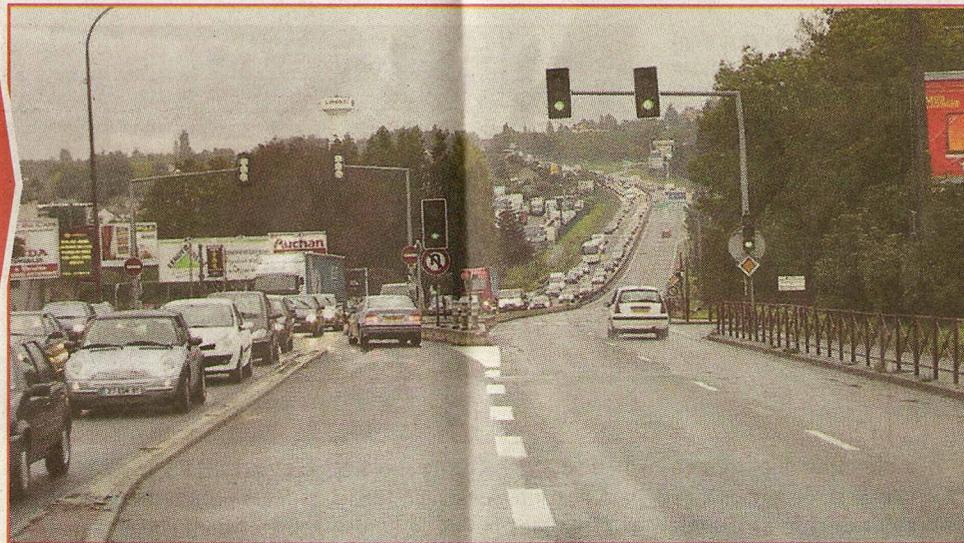
TRANSPORTS

Consensus autour du nouvel Arpajonnais

Jusqu'à présent, le dossier de la requalification de la N20 s'apparentait à un serpent de mer. Aujourd'hui, le projet de bus en site propre fédère tous les élus locaux.

De 1893 à 1936, un tramway permettait de rallier Arpajon depuis la porte d'Orléans (voir encadré). Autant dire que le projet de transport en commun en site propre le long de la N20, qui devrait désormais être une priorité des élus locaux, ne sera ni plus ni moins qu'une renaissance de "l'Arpajonnais", en plus moderne !

L'idée est en fait réapparue au cœur du dossier sur l'aménagement de la Région capitale, dévoilé par Nicolas Sarkozy le 29 avril dernier. Sur plusieurs documents sont notamment apparus à certains arrêts du tracé du métro automatique imaginé par Christian Blanc, secrétaire d'Etat à la Région capitale, des transports collectifs complémentaires, au niveau de Saclay, Orly et Massy. Pour deux d'entre eux, des solutions sont déjà programmées, comme la future ligne de tramway qui



reliera le terminus de Villejuif de la ligne 7 du métro à Athis-Mons, du côté d'Orly, et le prolongement prévu jusqu'à Saclay de la liaison par transport en commun en site propre desservant l'école Polytechnique, récemment inaugurée. Restait donc à relier Massy au sud du département de l'Essonne... Selon toute vraisemblance, le secrétaire d'Etat Christian Blanc a été convaincu par Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Economie numérique, d'inscrire le dossier de bus en site propre sur la N20 dans le

développement de la Région capitale, pour la plus grande satisfaction des élus locaux, en premier lieu pour le président du Conseil général de l'Essonne, Michel Berson.

Un projet défendu unanimement

En effet, depuis le transfert de l'Etat vers le département des 67 km de la N20 traversant l'Essonne, les élus locaux s'étaient montrés prêts à construire un projet commun. C'est ainsi que les statuts du syndicat mixte d'études N20, qui prévoient

notamment la transformation de la route départementale en un boulevard urbain doté d'un site propre, rédigés le 6 mars 2009, ont été approuvés par les élus départementaux le 18 mai dernier. Une double chance de faire inscrire le projet au contrat de plan Etat-Région lors de la clause de revoyure, prévue en 2010. En effet, le projet est estimé à 150 millions d'euros qui permettraient l'acquisition et l'aménagement de terrains adjacents à la N20. A terme, les deux communes, distantes de 20 km, seraient alors reliées en

35 minutes, avec en moyenne un arrêt tous les deux kilomètres. Mais attention, les premiers travaux ne devraient démarrer, au mieux, qu'à l'horizon 2015. ■ F.H.

En +

Après la renaissance du tramway à Paris, la résurrection de l'Arpajonnais ?

Après 43 ans de bons et loyaux services, faute de voyageurs, l'exploitation de l'Arpajonnais avait dû s'arrêter le 4 octobre 1936. Mis en service depuis le 27 avril 1893, puis agrandi et officiellement inauguré le 10 mai 1894, l'Arpajonnais, électrifié en 1901, avait pour but d'approvisionner les Halles de Paris. Ainsi, la ligne était exploitée la nuit pour acheminer les produits maraîchers tandis que, le jour, elle était empruntée par des voyageurs. La ligne commençait rue Baltard, près des Halles de Paris, puis passait par la porte d'Orléans, avant de traverser Montrouge où elle suivait alors la route d'Orléans (N20) jusqu'au Petit Massy. Une bifurcation existait à l'est pour rejoindre Wissous, Morangis et Chilly-Mazarin, qui coupait la N20 pour rejoindre Saulx-les-Chartreux. La ligne se poursuivait également de Ballainvilliers à Arpajon en passant par Monthéry, Linas et Leuville-sur-Orge. En 1899, le train de 6h55 au départ de Marcoussis permettait de rejoindre la porte d'Orléans pour 8h36.