



C'est un vieux rêve des élus locaux, partagé par de nombreux riverains, faire renaître l'Arpajonnais, le tramway du XIXe siècle, le long de la RN 20, sous la forme d'un transport en commun en site propre. Une réalisation qui permettrait de désaturer plusieurs axes du département en plus de la route nationale, alors requalifiée en un boulevard urbain. Même si ce projet n'a pas été retenu par le Grand Paris, les élus locaux envisagent encore trois possibilités pour le concrétiser. Ce chantier, estimé à 150 M€, pourrait en effet bénéficier des crédits du futur Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, faire l'objet d'un prochain contrat particulier Région-Département ou être inscrit au Contrat de projets Etat-Région, lors de la clause de revoyure, prévue avant la fin de l'année 2010. Une dernière piste privilégiée par le syndicat mixte RN 20, créé en novembre 2009 qui, au mois de juillet, a adressé un courrier dans ce sens à Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement durable. Cette alternative reste en effet la seule qui permettrait à ce projet de bénéficier d'une participation financière de l'Etat.

Un dossier aux enjeux pertinents. En attendant, jeudi 9 septembre, une délégation d'élus du syndicat mixte, comprenant Gérard Funès, son président, des délégués des quatre communautés d'agglomération et des communes concernées ainsi que Thierry Mandon, président délégué du Conseil général de l'Essonne et président de la commission qualité de service au Syndicat des transport d'Ile-de-France (Stif), est allée défendre

« *la première phase du schéma de référence de la RN20* »

auprès du président du Conseil régional et du Stif, Jean-Paul Huchon. Des éléments techniques ont été présentés pour tenter de démontrer l'utilité d'un site propre pour transport en commun entre Massy et Arpajon. Une ligne qui permettrait, à terme, de relier les deux communes, distantes de 20 km, en 35 minutes seulement, avec en moyenne un arrêt tous les deux kilomètres. Ainsi, les élus ont montré que leur projet incluait un aménagement systématique de parkings-relais au niveau de chaque station, ainsi qu'une accessibilité totale pour les cyclistes et les piétons. Le syndicat mixte a également analysé que par rapport au nombre d'habitants et d'emplois, actuels et futurs, le long de l'axe RN 20, la mise en site propre des lignes de transport en commun était pleinement justifiée. En réponse, Jean-Paul Huchon a indiqué qu'il était favorable à faire réaliser, par les services du Stif, dès 2011, le dossier d'objectifs et de

caractéristiques principales (DOCP) de ce projet et de l'inscrire au Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, actuellement en cours de révision. De son côté, le syndicat mixte RN 20 s'est engagé à poursuivre les études de ce projet dans le cadre d'une requalification de la RN 20, en définissant plus finement les travaux à mener pour transformer la RN 20 en boulevard urbain à 2x2 voies, comprenant des aménagements qualitatifs tels que plantations, pistes cyclables et trottoirs. Au mieux, si la Région et l'Etat participent aux financements dès les prochains contrats, les tout premiers travaux pourraient démarrer à l'horizon 2013, pour une mise en service en 2020.
