

DOSSIER DE CONCERTATION

AMÉNAGEMENT MULTIMODAL DE LA RN20 entre Linas (échangeur N104) et Ballainvilliers (route de la Grange aux Cercles)



Concertation préalable

17 juin > 18 juillet 2025

rn20.essonne.fr



SOMMAIRE

LE PROJET ET LA CONCERTATION EN QUELQUES MOTS	...3
EDITO DU PRÉSIDENT DU DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE	...4
1. LA SITUATION ACTUELLE SUR LA RN20	...5
1.1 La RN20, un axe francilien majeur	
1.2 Un projet ambitieux de modernisation	
1.3 Le Département et ses partenaires engagés dans l'aménagement de la RN20	
2. LA RN20 ENTRE LINAS ET BALLAINVILLIERS	...11
2.1 Synthèse des caractéristiques du tronçon	
2.2 Les points noirs de congestion	
2.3 Une offre de transport en bus à adapter à l'évolution démographique	
2.4 Une offre de mobilités actives à développer	
3. LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION : LA TRANSFORMATION DE LA RN20 EN UN BOULEVARD URBAIN ENTRE LINAS ET BALLAINVILLIERS	...15
3.1 Une transformation soumise à étude	
3.2 Un aménagement multimodal adapté aux enjeux actuels	
3.3 Les contraintes qui s'imposent au projet	
3.4 Les caractéristiques du futur boulevard urbain	
3.5 Un aménagement en faveur des mobilités douces	
3.6 Des demandes complémentaires de tourne à gauche pour les véhicules	
3.7 Les principes d'aménagement paysager et urbain	
4. LES SOLUTIONS POUR UN AMÉNAGEMENT GLOBAL COHÉRENT	...21
4.1 La libération de l'emprise du futur boulevard urbain	
4.2 L'identification des points durs	
4.3 Une solution intermédiaire pour le court terme	
4.4 Des contraintes particulières	
5. CALENDRIER ET BUDGET PRÉVISIONNELS	...25
5.1 Le calendrier prévisionnel	
5.2 Le coût prévisionnel	
6. LA CONCERTATION PRÉALABLE	...29
6.1 Le principe et les objectifs de la concertation	
6.2 Les modalités de la concertation préalable	
6.3 Les suites de la concertation préalable	
ANNEXES	...32

LE PROJET ET LA CONCERTATION EN QUELQUES MOTS



UNE TRANSFORMATION URBAINE

Dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) de la RN20, le Département de l'Essonne, accompagné de la Communauté Paris-Saclay, de Cœur d'Essonne Agglomération et des cinq communes concernées (Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Longpont-sur-Orge, Montlhéry, et Linas) conduit le projet d'aménagement multimodal de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers, intégrant des voies dédiées aux bus, des aménagements pour les modes actifs et des espaces verts.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

- Favoriser les mobilités durables, l'usage multimodal de la RN20 et améliorer le cadre de vie sur l'axe entre Linas (échangeur N104) et Ballainvilliers (route de la Grange aux Cercles), en cohérence avec les objectifs départementaux en matière de mobilités.
- Proposer un nouveau partage de l'espace public et ainsi participer à l'évolution des usages de déplacement.
- Sécuriser les modes actifs.
- Requalifier les espaces publics et accompagner la transformation urbaine de l'axe.
- Renforcer le caractère paysager de la route.

LA CONCERTATION

Le Département de l'Essonne, en tant que maître d'ouvrage, conduit le projet d'aménagement multimodal de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers, permettant la transformation de cet axe en boulevard urbain. Conformément aux dispositions des articles L.103- 2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme, et compte-tenu des caractéristiques du projet, une concertation préalable obligatoire doit être organisée afin d'associer le public et les parties prenantes au projet.

La concertation se poursuivra ensuite pendant toute la durée de l'opération.

La première phase de concertation dite « active » se déroule du lundi 17 juin au vendredi 18 juillet 2025 inclus.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- Informer le public de manière claire et transparente sur les enjeux et les impacts du projet par la mise à disposition de supports pédagogiques adaptés.
- Permettre au public d'exprimer librement son point de vue par la mise à disposition de moyens d'expression variés.
- Être à l'écoute des observations et des remarques exprimées et y répondre le plus précisément possible.
- Recueillir les contributions du public et les analyser en vue d'établir un bilan fidèle des enseignements de la concertation

LE PÉRIMÈTRE

Sont concernées, les communes de Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Longpont-sur-Orge, Montlhéry et Linas ainsi que les deux intercommunalités Communauté d'agglomération Paris-Saclay et Cœur d'Essonne Agglomération.

LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, le Département rédigera son bilan qui synthétisera l'ensemble des contributions du public. Les enseignements tirés de cette concertation préalable serviront à orienter la poursuite des études techniques en vue de l'amélioration du projet.

Au-delà de la concertation préalable, et pendant toute la durée de l'opération, le Département proposera d'autres modalités d'information et de communication autour du projet : lettre d'information semestrielle, exposition itinérante, site internet dédiés au projet.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION (PHASE ACTIVE)

Période : 17 juin au 18 juillet inclus

- Outils d'information : dossier de concertation, lettre d'info, panneaux, site internet.
- Outils d'expression : registres d'expression physique et numérique
- Des rencontres sur le terrain
- Des permanences en mairie

ÉDITO

Chers Essonniens,

Chaque jour, entre Linas et Ballainvilliers, plus de **60 000 véhicules** empruntent la RN20, route la plus fréquentée du réseau départemental. Cet axe vital est devenu synonyme de bouchons, de nuisances et de ruptures urbaines pour nos communes.

Nous souhaitons y transformer la RN20 en **boulevard urbain multimodal** avec des **voies réservées aux bus et au covoiturage**, des **pistes cyclables sécurisées**, des trottoirs **aménagés**, tout en maintenant **2x2 voies de circulation pour les automobilistes**.

Ce projet de **plus de 50 millions d'euros**, planifié pour une mise en œuvre dès **2029**, répond à des besoins concrets :

- Désengorger les carrefours critiques souvent congestionnés,
- Favoriser les mobilités durables, avec une fréquentation des bus en hausse de **6 % par an**,
- Réduire les îlots de chaleur grâce à des **bandes végétales** et une meilleure gestion des eaux pluviales.

Nos partenaires – les intercommunalités Paris-Saclay et Cœur d'Essonne, les cinq communes, l'État et la Région et Île-de-France Mobilités – portent ce projet dans le cadre du **Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)** signé en 2023. Ce projet permettra en premier lieu d'améliorer la fluidité et de baisser votre temps de trajet quotidien.

Votre voix compte. Du **17 juin au 18 juillet 2025**, exprimez vos idées lors de la concertation. Vous pouvez partager vos attentes, vos préoccupations et vos souhaits sur le site Internet, dans les cahiers de consultation ou pendant les rencontres publiques. La RN20 de demain se construit avec vous, avec vos projets et vos besoins.



François Durovray
Président du Département
de l'Essonne



Sophie Rigault
Vice-présidente du Département
de l'Essonne, en charge des mobilités
et de la voirie

1. LA SITUATION ACTUELLE SUR LA RN20

1.1 LA RN20, UN AXE FRANCILIEN MAJEUR

Cette ancienne voie royale, devenue route nationale puis départementale, relie Paris à Orléans et dessert de grands pôles urbains et infrastructures (Francilienne, A6, A10, A86, Evry-Courcouronnes, Corbeil-Essonnes, Melun, Massy, Orly, Saclay).

Cet axe nord-sud très fréquenté (50 000 à 57 000 véhicules par jour dont 5 à 7 % de poids lourds dans sa partie nord la plus urbanisée) assure à la fois un trafic de transit et des échanges locaux, avec des congestions aux heures de pointe. La RN20 constitue également un axe du réseau routier à portée nationale « TE120 », ouvert aux transports exceptionnels de toutes les catégories (dont le poids total roulant n'excède pas 120 tonnes).

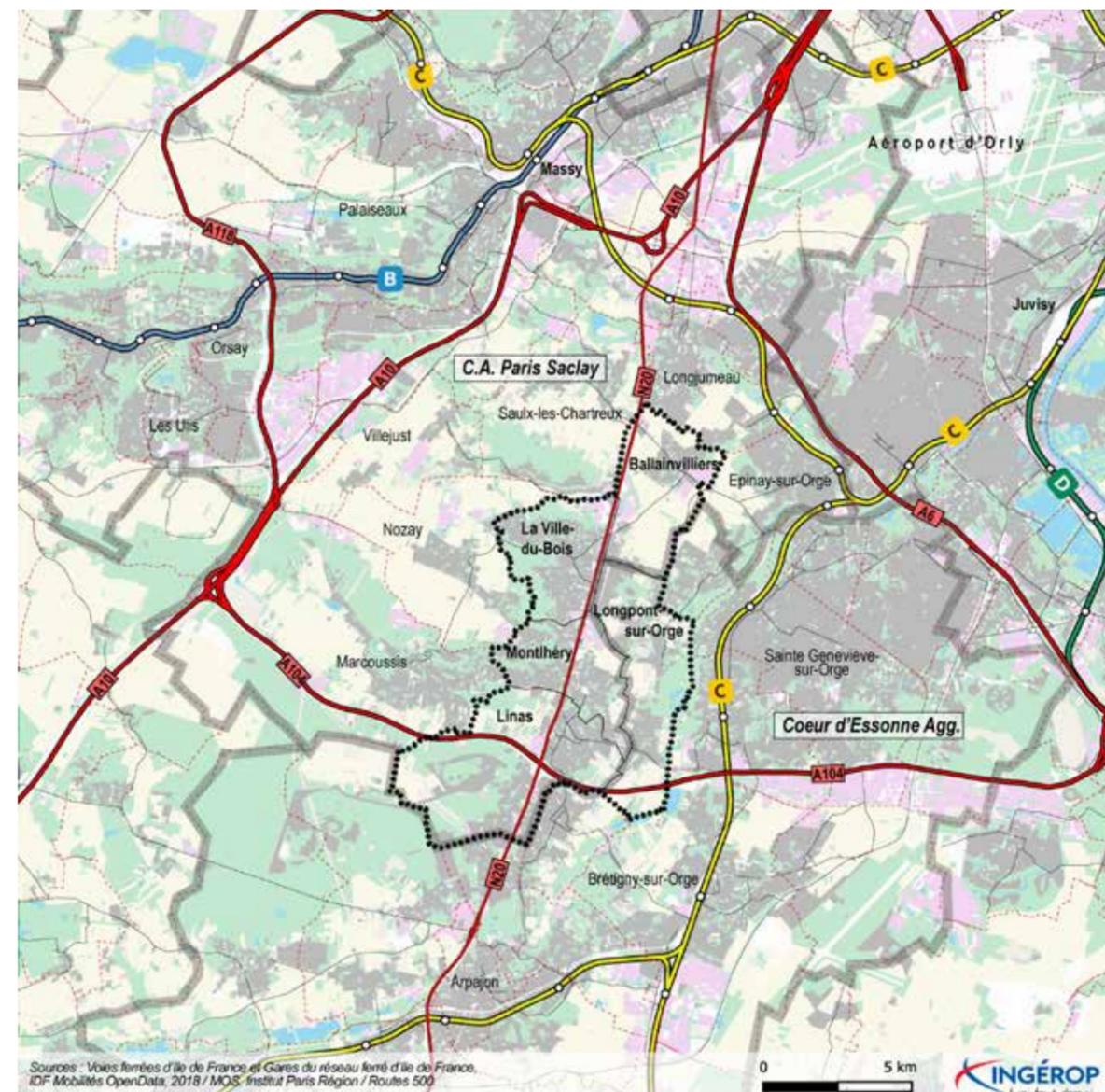
Les abords sont principalement résidentiels et pavillonnaires mais aussi commerciaux. On y trouve notamment plusieurs zones d'activités et zones commerciales (Linaz, Montlhéry, Longpont-sur-Orge, Ballainvilliers, La Ville-du-Bois), avec des commerces donnant directement sur la route. Les équipements sportifs, culturels ou éducatifs sont souvent situés à l'écart de la RN20, nécessitant toutefois sa traversée. L'absence de collèges et lycées dans certaines communes génère des déplacements intercommunaux scolaires. Des équipements d'envergure nationale comme l'autodrome de Linas-Montlhéry et le Centre National du Rugby attirent régulièrement de nombreux visiteurs. Enfin quelques parcelles forestières et agricoles se trouvent le long de la RN20, qui est également concernée par des projets de développement.

Concernant les déplacements domicile-travail, la majorité des flux se dirige le matin vers Paris et le soir vers Arpajon. Des flux intercommunaux importants existent vers Orly, Saclay et Evry-Courcouronnes, majoritairement effectués en voiture en raison de transports collectifs peu compétitifs et d'un faible développement des espaces dédiés aux modes actifs.

LA RN20 EN ESSONNE, C'EST

- 50 km du nord au sud
- 26 communes et 4 intercommunalités concernées
- Plus de 50 000 véhicules/jour au nord de la RN104
- Un des principaux accès sud à Paris
- De multiples connexions avec des axes majeurs : A6, A10, A86, RN104...
- Des accès à des pôles d'activités importants : Plateau de Saclay, ZA de Courtabœuf, Orly...

Le périmètre du projet



Carte de Contexte

Occupation du sol	Reseaux principaux	Perimetres administratifs
Espaces verts et Forêts	RN20	Limites communales
Espaces agricoles	Réseau autoroutier et assimilé	Intercommunalités
Espaces urbains	Réseau routier local	Secteur d'étude
Activités	RER C	
Eau	RER B	
	RER D	



1.2 UN PROJET AMBITIEUX DE MODERNISATION

Configurée en voie rapide, la RN20 montre aujourd'hui ses limites : l'évolution démographique de son territoire d'implantation, les mutations et la croissance économique du secteur ont engendré une augmentation de trafic qu'elle peine à supporter, ce qui provoque régulièrement des phénomènes de congestion. Par ailleurs, la dégradation du cadre de vie (nuisances sonores, banalisation du paysage, espaces publics déqualifiés...) autour de cet axe nécessite des mesures concrètes d'amélioration.

Par le nombre de communes qu'elle traverse ou longe dans le département, la RN20 peut représenter aujourd'hui une césure urbaine et écologique, alors que la dynamique urbaine est forte, en particulier au nord de son tracé.

Aujourd'hui, la voiture est majoritairement utilisée pour les trajets domicile-travail entre les villes au sud et au nord de la RN20 provoquant de nombreuses congestions aux heures de pointe.

Il devient nécessaire de mieux prendre en compte l'évolution des mobilités avec des aménagements plus durables et partagés, fluidifiant ainsi les trajets et améliorant la qualité de vie des riverains et usagers. Des solutions plus efficaces comme le covoiturage ou des transports en commun améliorés attirent un potentiel important d'usagers. Des aménagements destinés aux vélos et aux piétons rendront leurs déplacements plus sûrs et agréables.

Transformer la RN20 en un véritable «boulevard urbain » en Essonne est un projet ambitieux mobilisant l'ensemble des acteurs du territoire (habitants, collectivités, entreprises...). C'est pourquoi cette opération d'aménagement multimodal de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers a été inscrite dans les actions à mener dans le cadre du Projet partenarial d'aménagement de la RN20 (PPA RN20).

Fiche repère Le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) disponible sur le site internet du projet.

Vue de la RN20 actuelle au niveau du carrefour des Echassons (RD133-RN20)





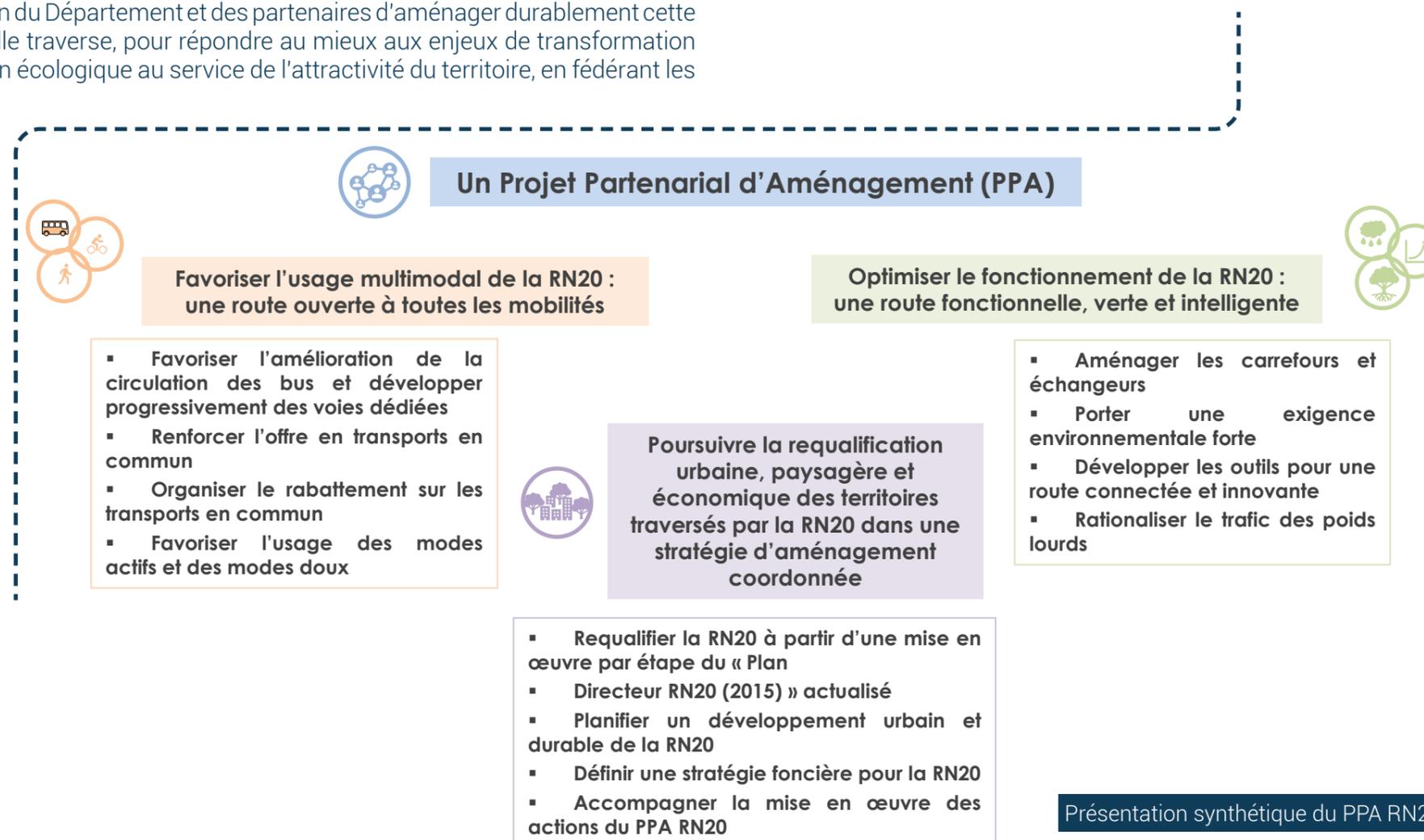
1.3 LE DÉPARTEMENT ET SES PARTENAIRES ENGAGÉS DANS L'AMÉNAGEMENT DE LA RN20

Le projet partenarial d'aménagement (PPA) de la RN20 constitue la feuille de route opérationnelle pour mener à bien la transformation de cet axe structurant pour l'Essonne, dans le cadre d'une gouvernance partagée. Le PPA est un outil contractuel mobilisable par les collectivités territoriales pour faciliter l'émergence d'opérations d'aménagement avec le concours de l'ensemble des partenaires. Il rassemble l'Etat, la Région Ile-de-France, l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, le Département de l'Essonne, la communauté d'agglomération Paris-Saclay, Cœur d'Essonne agglomération, la communauté de communes Entre Juine et Renarde, la communauté d'agglomération l'Etampois Sud-Essonne et leurs 26 communes traversées ou longées par la RN20. Le contrat a été signé le 9 mars 2023 pour une durée de 15 ans.

Le PPA RN20 porte l'ambition du Département et des partenaires d'aménager durablement cette dorsale et les espaces qu'elle traverse, pour répondre au mieux aux enjeux de transformation des mobilités et de transition écologique au service de l'attractivité du territoire, en fédérant les élus locaux.

Le PPA RN20 repose sur un programme de 58 actions articulées autour de trois axes :

- Axe 1 : Faire de la RN20 un axe multimodal et partagé, avec à terme la mise en place d'un site propre de transport en commun, qui reflète une nouvelle vision de l'infrastructure routière, adaptée à l'évolution des usages de mobilité et des technologies.
- Axe 2 : Inscrire la RN20 dans une dynamique de transition écologique et d'innovation en faisant du Département un terrain d'expérimentation.
- Axe 3 : Accompagner le bloc local dans la requalification urbaine, paysagère et économique autour de l'axe pour garantir l'acceptabilité des projets locaux et leur insertion dans le nouvel environnement.



Liste des 58 actions déterminées dans le programme du PPA RN20



	PROGRAMMES	ACTIONS	Maître d'ouvrage
AXE 1	Favoriser l'amélioration de la circulation des bus et développer progressivement des voies dédiées	1.1 Développer 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
		1.2 Sécurisation et amélioration des points durs bus	CD 91
		1.3 Etudes de l'opportunité et de la faisabilité d'aménagement de voies dédiées aux bus depuis la RN20 vers Massy	Communes /IDFM
	Renforcer l'offre de Transport en commun	1.4 Renfort et restructuration de l'offre bus existante	IDFM
		1.5 Création de nouvelles lignes de bus express	IDFM
	Organiser le rabattement sur les transports en commun	1.6 Création d'une station multimodale à Linas	CPS
		1.7 Création d'une station multimodale à Avrainville	CD 91
		1.8 Création d'un parking relais pôle de Linas	Commune de Linas
		1.9 Aménagements multimodaux des principaux arrêts de bus	Communes / CPS
		1.10 Extension de l'offre de transport à la demande (TAD)	IDFM
	Favoriser l'usage des modes actifs et des modes doux	1.12 Résorption des discontinuités cyclables et sécurisation des traversées de la RN20	EPCI/ Communes/ CD91
		1.13 Réflexion sur la desserte douce, sur la création d'une bretelle d'accès à la RN20 vers le sud, sur création d'une passerelle pour desservir la ZAC Bellevues (Arpajon - Ollainville) et sur les futurs arrêts du TCSP à terme	CDEA/ CD91
	AXE 2	Aménager les carrefours et les échangeurs	2.1 Optimisation des carrefours du secteur Massy-Champart (Carrefour des 4 fourchettes- RN20, RD120, RD217)
2.2 Etude de carrefour au droit de la rue de la Lampe ou de la reconfiguration de la Porte des 2 Limons (Linas)			CD91/CPS/Commune
2.3 Création d'entrée et sortie sud/nord pour desservir la ZA de la Vigne aux Loups (Champlan /Chilly-Mazarin)			CPS
2.4 Aménagement du carrefour de la route de Chasse (Ballainvilliers - Saulx-Les-Chartreux)			CD 91
2.5 Requalification de la route de Monthléry (Saulx-les Chartreux)			CD91
2.6 Aménagement de l'échangeur RN20/RD99 (Mauchamps)			CD 91
2.7 Aménagement de l'échangeur RN20/RD21 (Etampes)			CD 91
2.8 Aménagement de l'échangeur RN20/RD191 Bretelle sud - Coquerive (Etampes)			CD91
2.9 Sécurisation des entrées et sorties N20			CD 91
2.10 Aménagement de l'échangeur N104/RN20			CD 91
2.11 Création d'un carrefour «tout» mode» sur le secteur dit «Grace de Dieu» (Linas/Saint-Germain-Lès-Arpajon)			Bloc Local
2.12 Traversée piétonne du carrefour Jubilé/vieux Pavé/RN20			CD91/Bloc Local



PROGRAMMES	ACTIONS	Maître d'ouvrage
AXE 2 Porter une exigence environnementale forte	2.13 Limitation de la pollution sonore et amélioration de la qualité de l'air : réaliser des travaux pour limiter les nuisances sonores	CD 91
	2.14 Murs anti bruit avec panneaux photovoltaïques	CD 91
	2.15 Limitation des ruissellements secteur RN20 de Linas/leuville-sur-orge	Syndicat de l'Orge/Bloc local
	2.16 Requalification de l'assainissement routier	CD 91
	2.17 Réaliser des études en vue du renforcement de la protection des espaces naturels agricoles et forestiers le long de la RN20	CD 91
	2.18 Reconquérir la biodiversité et les sols aux bords de la RN20	CD91
	2.19 Améliorer des continuités écologiques	CD 91
	2.20 Améliorer du cadre paysager aux abords de la RN 20	Communes/ EPCI/ CD91
	2.21 Lutte contre les dépôts sauvages le long de la RN20	CD91
	2.22 Réaliser du Plan de Prévention de Bruit Dans l'Environnement (PPBE) - échéance 4 du CD91	CD 91
Développer les outils pour une route connectée et innovante	2.23 Mise en œuvre de nouveaux systèmes d'informations	CD 91
	2.24 Ouverture de la RN20 à l'expérimentation	CD91
Rationaliser le trafic des poids lourds	2.25 Réduction du trafic de poids lourds sur la RN 20	CD91
	2.26 Etude de circulation sur l'axe RN20 de la CCEJR	CD91
	2.27 Gestion des flux poids lourds dans le cadre des chantiers sous maîtrise d'ouvrage publique.	CD91/ EPCI/ Communes
	2.28 Sécurisation de la circulation liée au trafic des poids lourds	Etat
	2.29 Problématique de stationnement sauvage des poids lourds sur la RN20	CD 91 / EPCI / COMMUNES / IPR



AXE 3

PROGRAMMES

ACTIONS

Maître d'ouvrage

Une requalification de la RN20 réalisée à partir d'une mise en œuvre par étape du Plan Directeur RN20 (2015) actualisé

Une planification du développement urbain et durable de la RN20

Une politique de maîtrise et de portage foncier pour la RN20

Accompagnement de la mise en œuvre des actions du PPA RN20

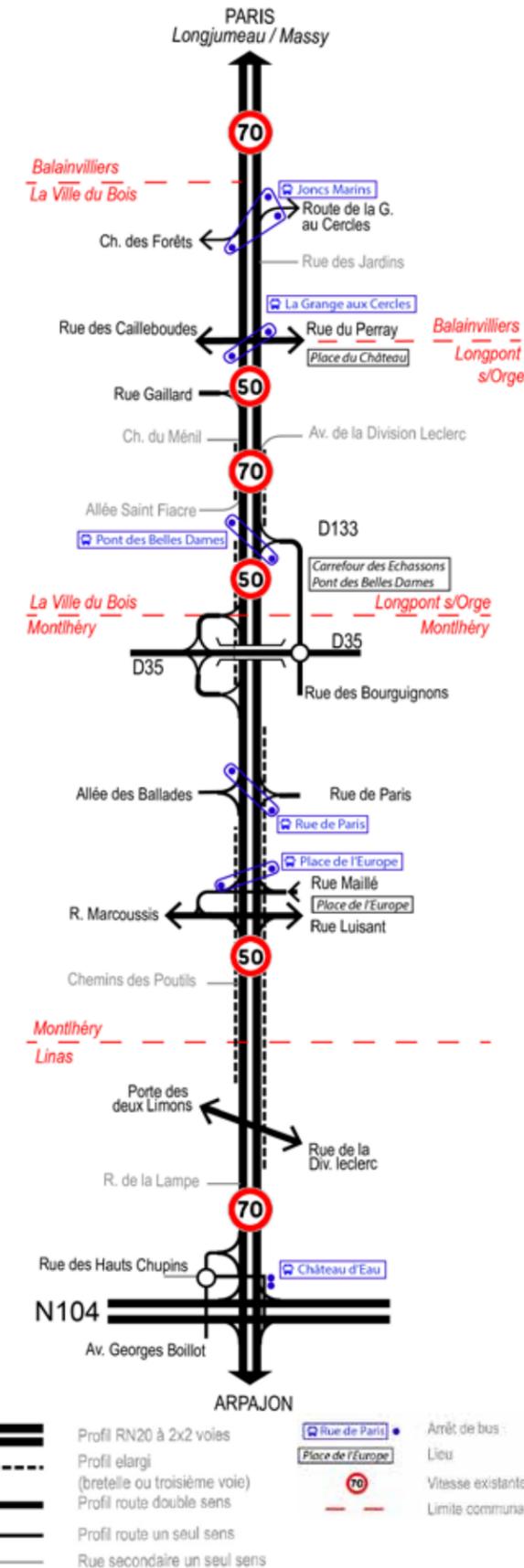
3.1	Mise à jour du Plan Directeur de 2015 (Secteur Nord RN20)	CD91 / EPCI / communes
3.2	Prioriser les secteurs de développement urbain dans l'objectif de requalifier les secteurs dégradés ou mutables et en tenant compte des contraintes de mobilité et des développements déjà menés : «Habiter la RN20», en s'appuyant sur les PLU et les SCOT des collectivités concernées	EPCI/ Communes
3.3	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
3.4	Coordonner / orchestrer les développements économiques et commerciaux des territoires traversés par la RN20	EPCI Communes / EPCI /CD91
3.5	Coordination de l'affichage publicitaire sur l'axe RN20	
3.6	Réaménagement des passages piétons souterrains	Communes/CD91
3.7	Aménager la Place du Château (La Ville du Bois-Ballainvilliers-Longpont-sur-Orge)	CPS / CDEA / CD91
3.8	Aménager la Place de l'Europe (Montlhéry)	CPS /CD91
3.9	Requalifier la traversée de Boissy-sous-Saint-Yon	CCEJR / Commune / CD91
3.10	Définition d'une stratégie foncière le long de l'axe RN20	CD91/ EPCI/ Communes
3.11	Observatoire foncier sur l'axe RN20	CD91 / EPCI
3.12	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
3.13	Exécution foncière dans le cadre des conventions d'intervention foncière EPFIF/EPCI ou Communes	EPCI/Communes / EPFIF
3.14	Anticipation des projets urbains le long de la RN20	EPCI/ Communes
3.15	Mission temporaire d'accompagnement des Projets urbains sur la RN20)	CD91
3.16	Lancement d'une Mission transversale d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage (urbaniste conseil)	CD91 / EPCI

2. LA RN20 ENTRE LINAS ET BALLAINVILLIERS

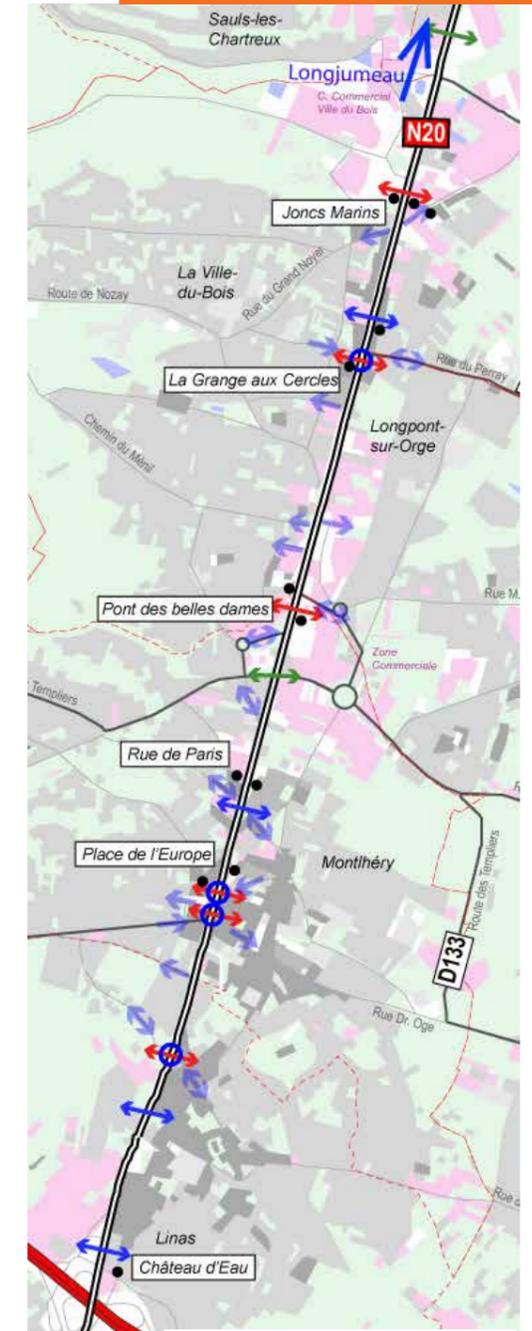
2.1 SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES DU TRONÇON

Sur une portion de 4,5 km, plusieurs points clés impactent la circulation :

- Une desserte en transports en commun assurée uniquement par le bus.
- Des sections rapides à 70 km/h côtoient des zones plus urbaines à 50 km/h.
- 11 intersections avec des voies secondaires.
- 5 carrefours à feu présentant des congestions importantes aux heures de pointe.
- L'existence de 2x3 voies entre la Porte des Deux Limons et le Pont des Belles Dames.
- Des contraintes d'élargissement liées au pont des Belles Dames enjambant la RN20 et aux ouvrages permettant à la RN20 d'enjamber les voies secondaires ou le ruisseau de la Salemouille.



État des lieux de la RN20 actuelle



2.2 LES POINTS NOIRS DE CONGESTION

Le tronçon de la RN20 entre la N104 au sud et la route de la Grange aux Cercles au Nord connaît de fortes difficultés de circulation aux heures de pointe, surtout le matin en direction de Paris (sens sud-nord).

Une étude de 2018 sur les temps de parcours réalisée par Île-de-France Mobilités (IDFM) révélait des congestions importantes causées par les feux de circulation, avec des points de blocage bien identifiés :

- En allant vers Paris, le matin : depuis la Porte des Deux Limons à Linas jusqu'à la Place de l'Europe à Montlhéry, puis au niveau du carrefour de la Place du Château concernant les trois communes de Longpont-sur-Orge, Ballainvilliers et La Ville-du-Bois.
- En allant vers Arpajon, le soir : la saturation se concentre principalement au niveau de la Place de l'Europe à Montlhéry aux heures de pointe.

Ces congestions pénalisent les automobilistes, mais également les bus, qui ne disposent que d'une voie réservée au niveau du carrefour des Echassons sur les communes de Longpont-sur-Orge et de la Ville-du-Bois.

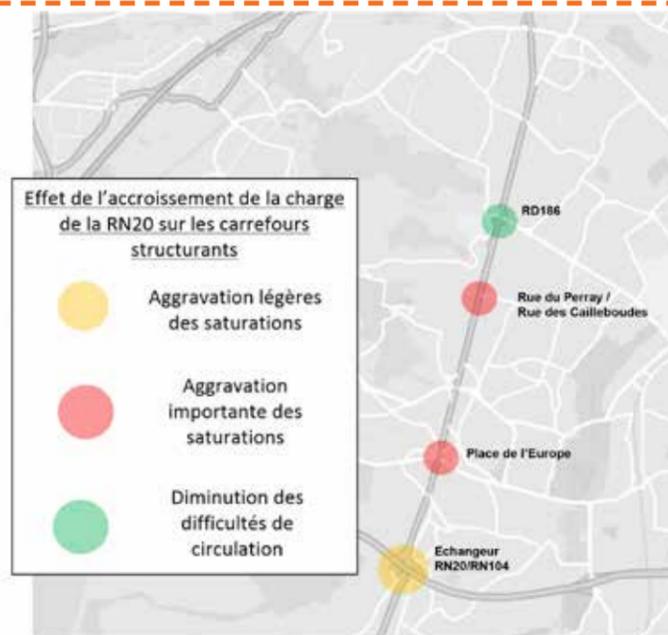
La congestion s'est aggravée d'année en année, matin et soir, avec aujourd'hui une nette augmentation des temps de parcours et une diminution des vitesses moyennes aux heures de pointe, dans les deux sens de circulation, liée à la présence de trois points noirs de trafic : le carrefour du Perray-Place du Château, la place de l'Europe et le croisement avec la Francilienne (ce dernier étant plus fluide le matin). La situation du soir en direction d'Arpajon apparaît particulièrement critique en raison de la multiplication des points de blocage.

Les études de trafic montrent une évolution importante du nombre de véhicules sur la section étudiée et soumise à concertation.

Projection de l'évolution du trafic routier 2025-2030

Le tronçon va connaître une augmentation significative du trafic routier générant une aggravation des points durs routiers déjà présents.

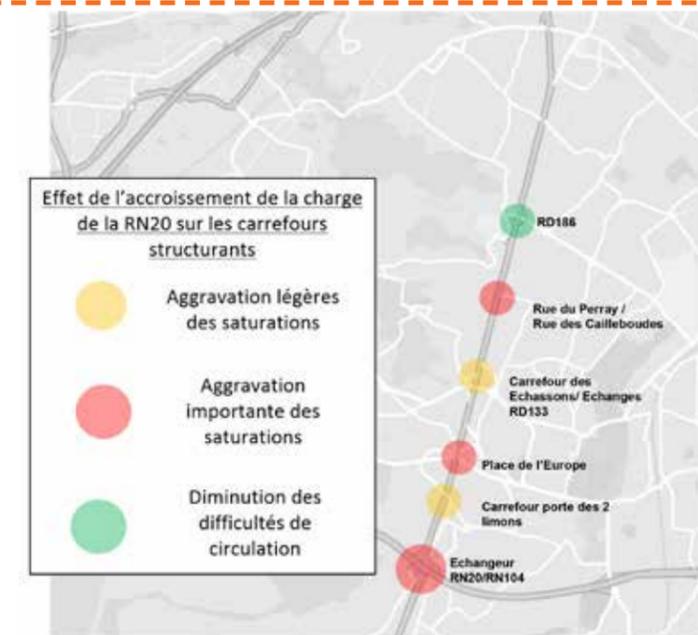
Des aménagements sont nécessaires pour ne pas augmenter significativement les temps de parcours sur l'axe



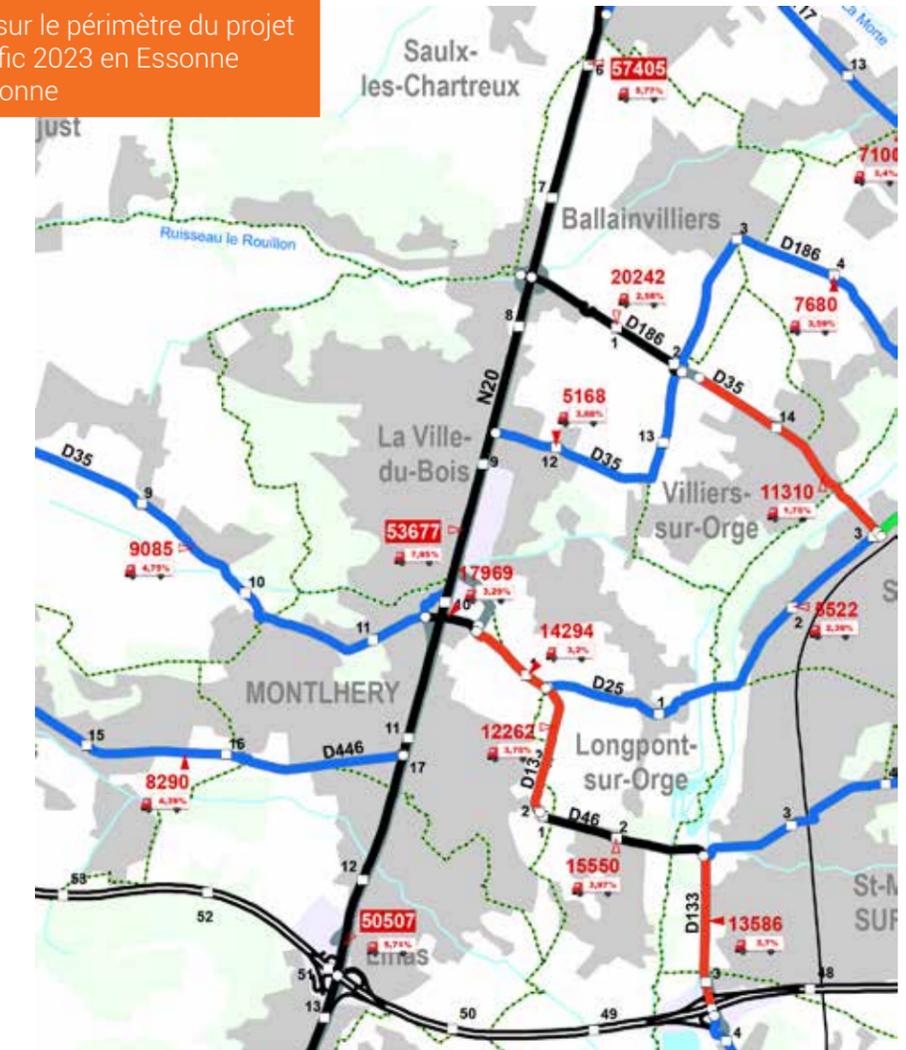
Projection de l'évolution du trafic routier au-delà de 2030

A l'horizon 2030, la prise en compte de 10 000 logements supplémentaires avec une augmentation du trafic routier vers le sud le matin et vers le nord le soir, aggrave la situation actuelle avec un nouveau point dur routier au niveau des carrefours de la Porte des Deux Limons et des Echassons.

Cette augmentation des trafics entraînera une augmentation significative de la durée des bouchons aux heures de pointe si rien n'est fait.



Les chiffres de trafic sur le périmètre du projet
Extrait de la carte Trafic 2023 en Essonne
Département de l'Essonne





2.3 UNE OFFRE DE TRANSPORT EN BUS À ADAPTER À L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

Entre 2012 et aujourd'hui, le nombre de passagers des bus n'a cessé d'augmenter (6 % par an en moyenne).

Depuis août 2020, Île de France Mobilités a réalisé un renfort d'offre sur les lignes circulant sur la RN20. En 2023, les lignes de bus DM 91.15 (ex-151), 45.03 (ex-153) et 91.14 (ex-154) transitant sur le tronçon étudié ont transporté plus de 2,3 millions de voyageurs. A cela s'ajoute la circulation d'un Noctilien pour les horaires nocturnes.



Matériel roulant - Source Ingerop

Fréquence des bus (Réseau Keolis)

Lignes DM 91.15 (ex-151) et 45.03 (ex- 153) : un départ toutes les 15 minutes en heures pleines, soit toutes les 7/8 minutes pour les 2 lignes.

Ligne 91.14 (ex- 154) avec un itinéraire similaire à la ligne DM 45.03 mais évitant la traversée de Longjumeau afin d'améliorer les temps de parcours : un départ toutes les 30 minutes.

L'augmentation de la population appelle à toujours étoffer l'offre. Pour rappel, il est attendu d'ici 2030, environ 10 000 nouveaux habitants sur le secteur.

Des aménagements de voirie facilitant la circulation des bus contribueront à l'amélioration de l'offre.



Voie bus des Echassons - Source CD91

2.4 UNE OFFRE DE MOBILITÉS ACTIVES À DÉVELOPPER

Côté vélos, la seule piste cyclable existante permet de relier la rue de Paris à Montlhéry au sud, à Longjumeau au nord. Il s'agit d'une piste cyclable bi-directionnelle et partielle dont la largeur et l'entretien sont très variables et qui est souvent occupée par des stationnements sauvages de véhicules. Cette piste cyclable est également largement empruntée actuellement par les piétons qui ne disposent pas de trottoirs suffisamment larges et sécurisés sur l'ensemble de la section concernée.

La Région Ile de France a identifié la RN20 comme itinéraire pour son réseau VIF qui préconise plutôt la réalisation de pistes unidirectionnelles de chaque côté de la voie.

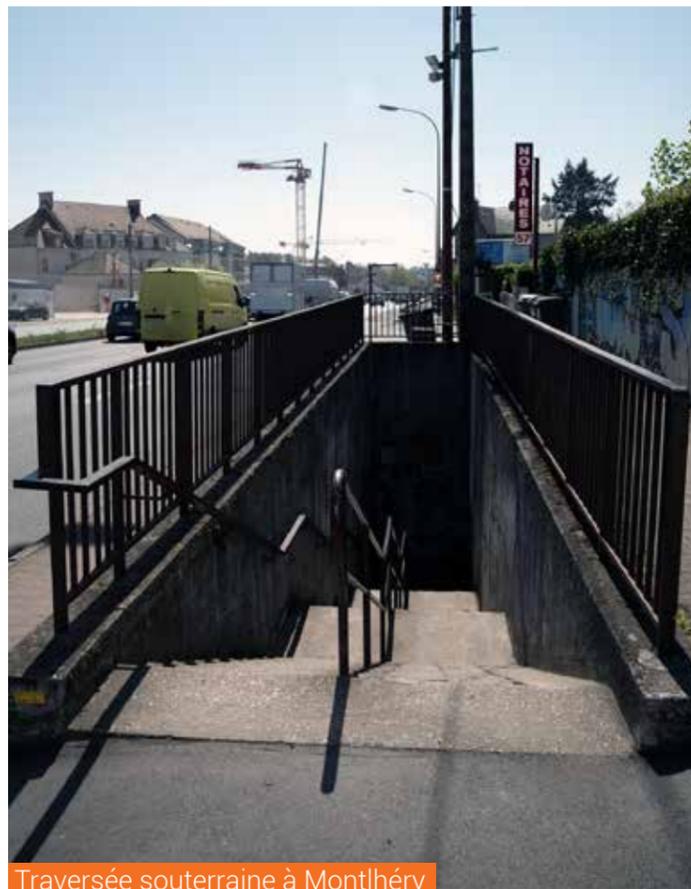


Exemple d'insertion d'un quai bus à Paris - Source : Règlement d'intervention Région

L'augmentation de la part des déplacements à vélos est subordonnée à l'amélioration de l'offre avec, tout d'abord, la création de pistes cyclables bien identifiées, un jalonnement plus clair de la piste cyclable, une augmentation des liaisons est-ouest, des stationnements à vélos à proximité des arrêts de bus, des actions pour décourager les stationnements sauvages sur la piste cyclable, sans oublier l'entretien régulier des aménagements.

Côté piétons, la RN20 est un axe difficilement franchissable avec une traversée piétonne tous les 500 mètres environ et des secteurs peu connectés (en particulier, au nord et au sud des Echassons/pont des Belles Dames). Certains secteurs sont dépourvus de traversées et impliquent des détours pour les piétons, notamment rue de la Lampe à Linas. Des traversées souterraines existent mais sont peu qualitatives : souterrains de la Grange aux Cercles et de la rue de Paris ; à la Salmouille, passage hydraulique du ruisseau utilisé par les piétons pour traverser la RN20.

Les trottoirs sont parfois étroits, peu sécuritaires et encombrés par du stationnement sauvage malgré la présence de bornes buttoirs en béton. De même, des rétrécissements du cheminement piéton ne permettent pas une circulation sécurisée de tous les usagers (PMR, poussettes...).

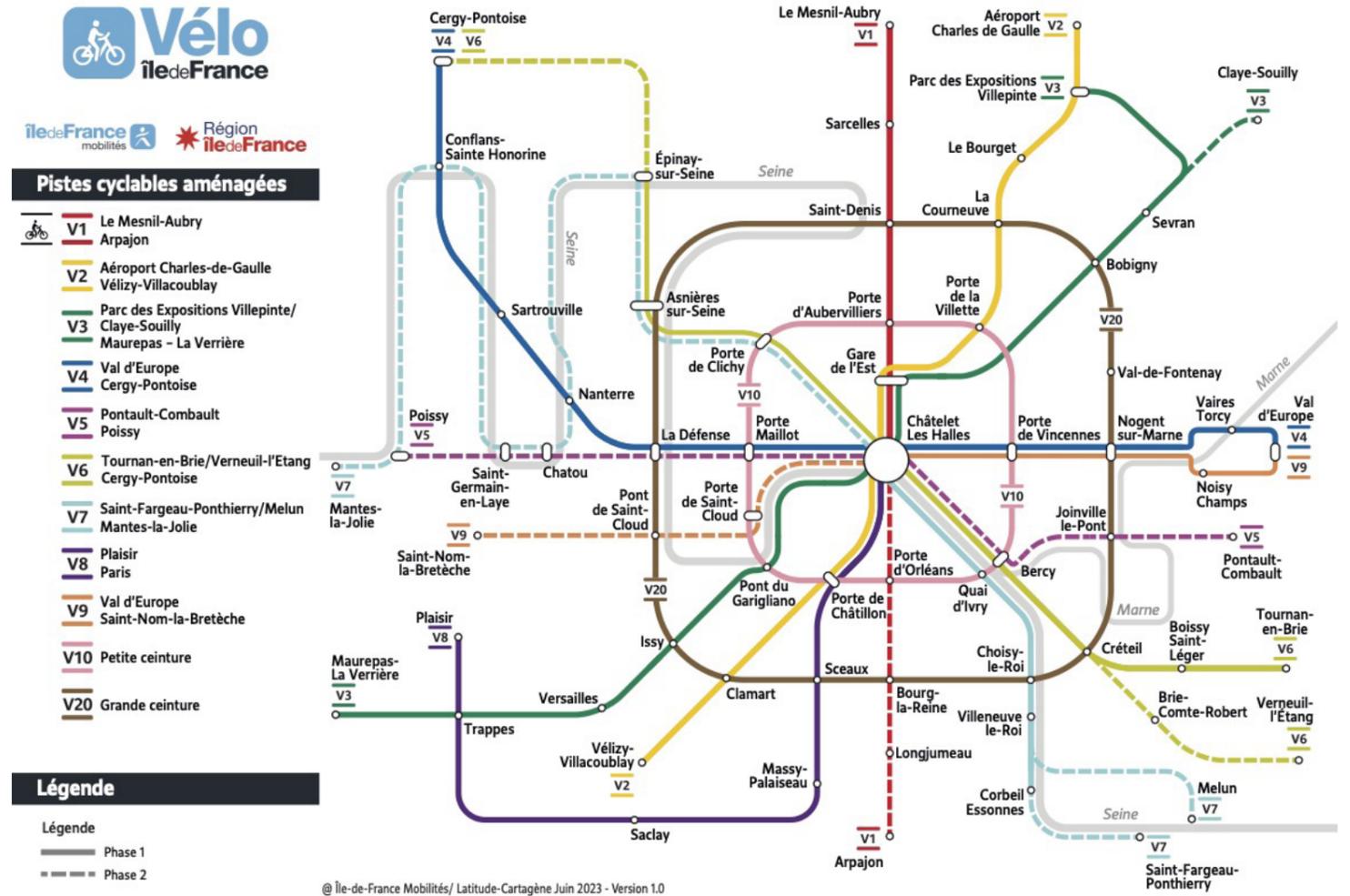


Traversée souterraine à Montlhéry



Trottoir étroit et peu sécuritaire à La-Ville-du-Bois

Le réseau Vélo Île de France





3. LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION : la transformation de la RN20 en un boulevard urbain entre Linas et Ballainvilliers

3.1 UNE TRANSFORMATION SOUMISE À ÉTUDE

Dans le cadre de premières études préalables réalisées dès 2011 pour le compte du Syndicat Mixte ouvert d'Etudes (SME), une réflexion relative à la requalification de l'axe RN20 en boulevard urbain, notamment sur la section au nord de la Francilienne, a été menée. Un Plan Directeur a été adopté en 2017 par 15 des 17 collectivités concernées intégrant le réaménagement de l'axe avec l'insertion d'un Site Propre de Transport en Commun (SPTC) entre Massy et Arpajon, soit un linéaire de 20 km. Cette solution a été abandonnée en 2019 par Ile-de-France Mobilités (IDFM).

Afin de poursuivre les aménagements et les réflexions autour de l'axe et sur l'ensemble de son parcours en Essonne, le Département de l'Essonne et les différentes collectivités locales concernées, l'État, la Région Ile-de-France, l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France et IDFM, ont décidé de s'unir pour adopter un Projet Partenarial d'Aménagement partagé autour de l'axe. Ce PPA RN20 a été adopté par l'Assemblée départementale le 20 juillet 2022 (voir détails pages 7 à 10).

Toutefois, dès 2020, le Département de l'Essonne avait lancé une étude d'opportunité et de faisabilité relative à l'amélioration des conditions de circulation sur la RN20 de Linas à Ballainvilliers. La conclusion de cette étude propose de créer des voies réservées aux bus dans les deux sens de circulation, à court ou moyen terme, en fonction des disponibilités foncières et des aménagements possibles sur les 17 tronçons identifiés entre la N104 et la route de la Grange aux Cercles. Présentée en Comité de pilotage en juillet et en décembre 2022 pour affiner les demandes du territoire, les observations ont conduit à définir un nouvel avant-projet, objet des études lancées depuis janvier 2024.

Réunies en Comité de pilotage en avril 2024, l'ensemble des collectivités locales concernées par le projet (Département, Communauté Paris-Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Ballainvilliers, Longpont-sur-Orge, La Ville-du-Bois, Montlhéry et Linas) ainsi que l'Etat, la Région, IDFM et le Syndicat de l'Orge a défini les aménagements possibles, les procédures réglementaires à mener, le calendrier prévisionnel ainsi qu'une première estimation financière de cet aménagement multimodal.

3.2 UN AMÉNAGEMENT MULTIMODAL ADAPTÉ AUX ENJEUX ACTUELS

Le comité de pilotage a adopté, en avril 2025, une largeur de profil d'environ 33 mètres en section courante qui comprend :

- 2x2 voies de circulation
- Un couloir bus et covoiturage de chaque côté
- Une piste cyclable unidirectionnelle sur chaque rive
- Des trottoirs aux normes
- De nouvelles traversées piétonnes
- Des espaces végétalisés

Des espaces plus larges pourront être nécessaires notamment autour des stations de bus, des places ou des espaces végétalisés.

L'aménagement multimodal de la RN20 permettra :

- La facilitation et la fiabilisation de la circulation des transports en commun existants et en projet (lignes existantes entre Paris et Arpajon et lignes de cars express futures). L'objectif est de réduire les nuisances liées au trafic actuel des véhicules motorisés en augmentant la part modale des déplacements en transports en commun.
- L'encouragement au covoiturage, permettant ainsi de réduire l'impact des déplacements auto-solistes (1 personne par voiture).
- Le maintien de la circulation des véhicules motorisés sur deux voies dans chaque sens, compte-tenu du volume de trafic existant.
- L'amélioration des espaces dédiés aux modes actifs, notamment par la réalisation de pistes cyclables sur chaque rive de la RN20 (futur réseau Vélo Ile-de-France) et la création de trottoirs larges et accessibles.
- La végétalisation de l'axe par l'insertion de bandes plantées ayant la double fonction de verdissement et de gestion des eaux pluviales.



3.3 LES CONTRAINTES QUI S'IMPOSENT AU PROJET

Conformément aux recommandations d'Île-de-France Mobilités, du Syndicat de l'Orge et des collectivités concernées, la création d'un boulevard urbain doit intégrer des invariants réglementant l'ensemble des utilisations sur le profil ainsi créé.

1- Concernant les bus : la largeur des voies bus, avec et sans voie réservée au covoiturage, doit être comprise entre 3,25 et 3,50 mètres en fonction de la vitesse de circulation (inférieure à 30 km/h ou à 50 km/h). La localisation des arrêts-voyageurs est également importante et IDFM demande que ceux-ci soient localisés, de préférence en aval des carrefours.

2 - Concernant les circulations douces (vélos et piétons) :

- Le dimensionnement des trottoirs doit être au minimum de 1,40 mètres hors obstacle.
- De nouvelles traversées piétonnes sont prévues dans le projet permettant ainsi aux piétons et aux vélos de ne plus avoir à faire un détour parfois long pour trouver une traversée sécurisée.

- La Région Ile de France, dans le cadre du VIF, précise qu'une piste cyclable unidirectionnelle doit avoir une largeur comprise entre 2,2 et 2,5 mètres (4 mètres pour une piste bidirectionnelle) et doit comporter la création de traversées est-ouest afin de rejoindre les deux rives. Ces traversées seront les mêmes que celles destinées aux piétons mais comporteront une largeur supplémentaire pour les cycles.

3- Concernant les voies de circulation automobile : deux voies de circulation de 3 mètres de large sont conservées dans les deux sens, soit un total de 6 mètres dans chaque sens.

4- Enfin, il convient de prendre en compte la gestion des eaux pluviales dans l'aménagement futur, par la création d'espaces de rétention ou d'infiltration. La création des espaces végétalisés contribuera à la lutte contre les îlots de chaleur et à celle contre les inondations. Ces espaces seront de largeur variable selon les nécessités et contraintes de la section à aménager, dans le respect des obligations réglementaires en vigueur.

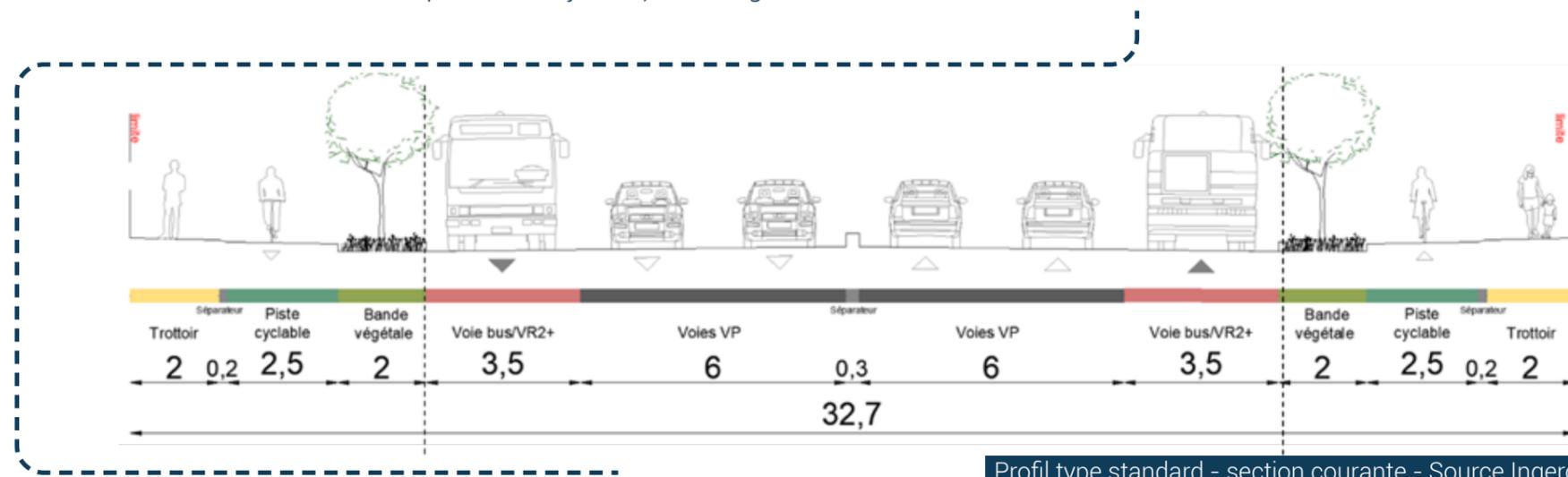
3.4 LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU FUTUR BOULEVARD URBAIN

À la sollicitation des intercommunalités et des communes, des études ont été menées dans le but d'optimiser le profil en travers (l'aménagement de la largeur de la voie), parfois en remettant en cause l'alignement prévu initialement au Plan Directeur de la RN20.

Ainsi, il apparaît qu'avec un profil en section courante (hors places, aménagements spécifiques de gestion des eaux pluviales, stations de bus, traversées piétonnes/cycles...) une largeur

d'emprise de 32,70 m suffit pour insérer l'ensemble des fonctionnalités du futur boulevard urbain.

C'est sur cette base que, lors du Comité de pilotage d'avril 2025, l'ensemble des partenaires de l'opération se sont mis d'accord pour faire de ce profil-type le but à atteindre.



Profil type standard - section courante - Source Ingerop



Compte-tenu des contraintes, les caractéristiques retenues pour le futur boulevard urbain sont les suivantes :

- 2x2 voies de circulation sur l'ensemble du linéaire avec séparateur central (largeur de 3 mètres par voie).
- 1 voie bus/VR2+ (covoiturage) de chaque côté (largeur de 3,5 mètres).
- 1 piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté (largeur de 2,5 mètres).
- Des trottoirs (largeur de 2 mètres).
- Des espaces végétalisés (largeur de 2 mètres).

Soit un total de 32,70 mètres de large en section courante.

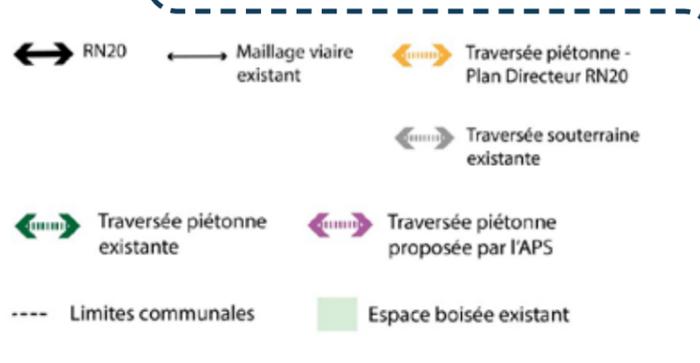
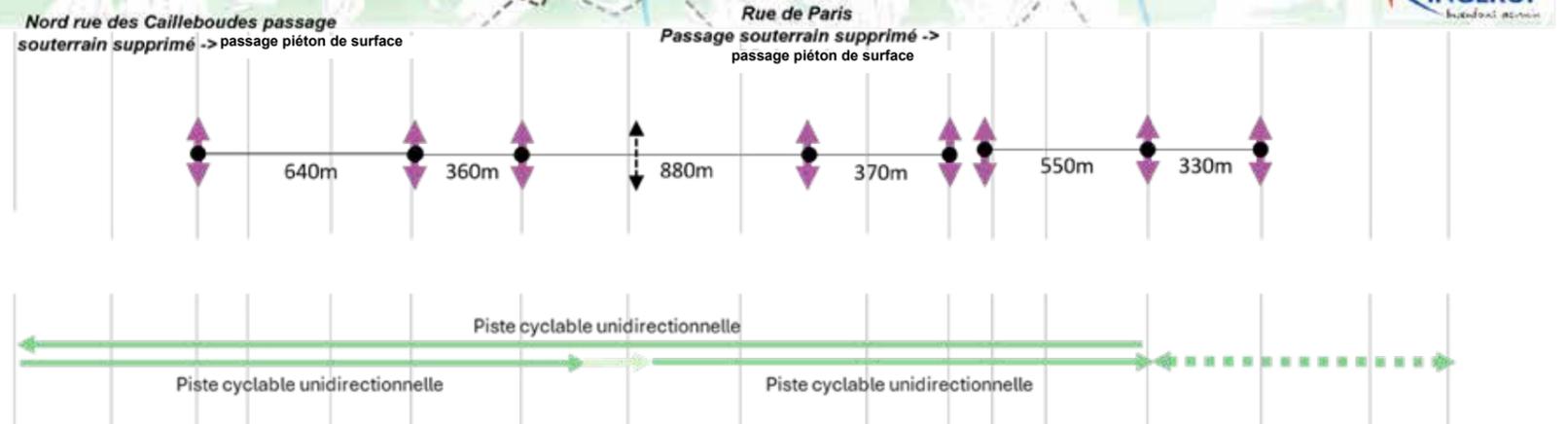
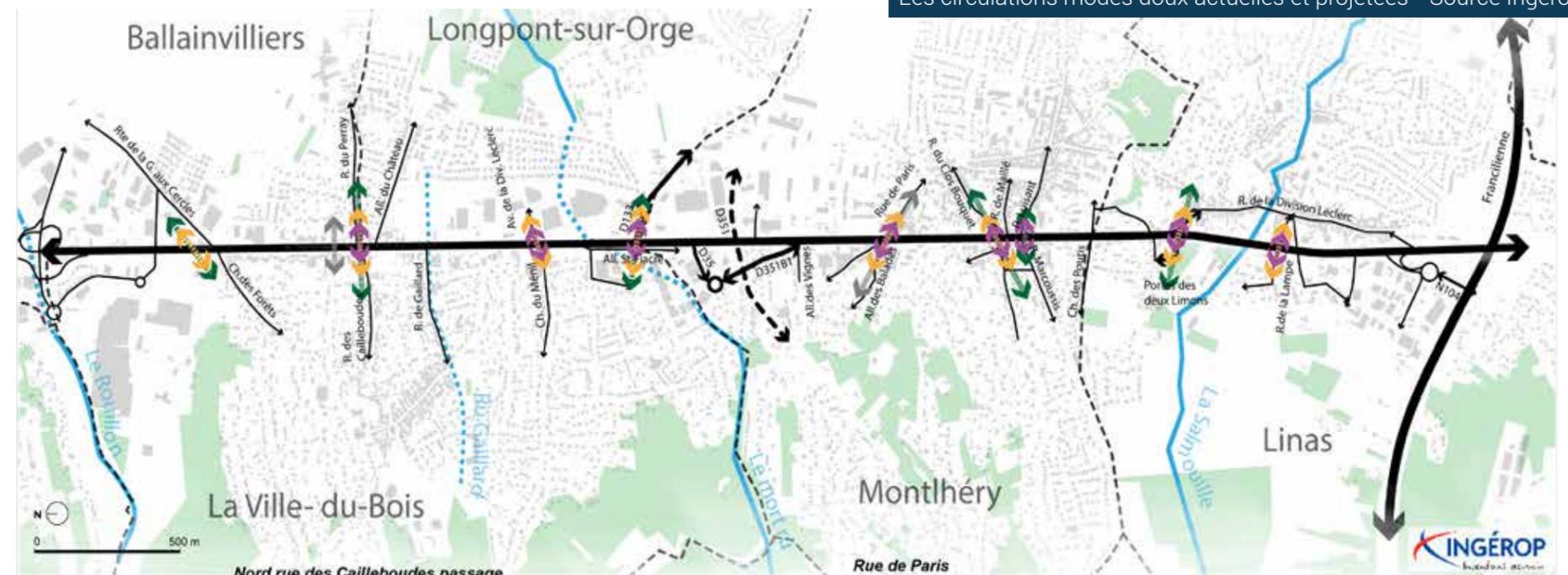
Il est toutefois rappelé que, ponctuellement, des aménagements seront rendus nécessaires pour la création de nouvelles traversées piétonnes et cycles, la gestion des eaux pluviales, pour les stations de bus ou encore pour la création de tourne-à-gauche. Ceux-ci pourraient entraîner des surlargeurs au-delà des 32,70 mètres identifiés en section courante.

3.5 UN AMÉNAGEMENT EN FAVEUR DES MOBILITÉS ACTIVES

Le futur boulevard urbain intègre de nouvelles traversées piétonnes et des aménagements cyclables pour offrir des passages sûrs pour les piétons et les cyclistes et ainsi encourager les mobilités actives.

La carte ci-contre montre ces nouveaux aménagements qui s'ajoutent à l'existant.

Les circulations modes doux actuelles et projetées - Source Ingerop

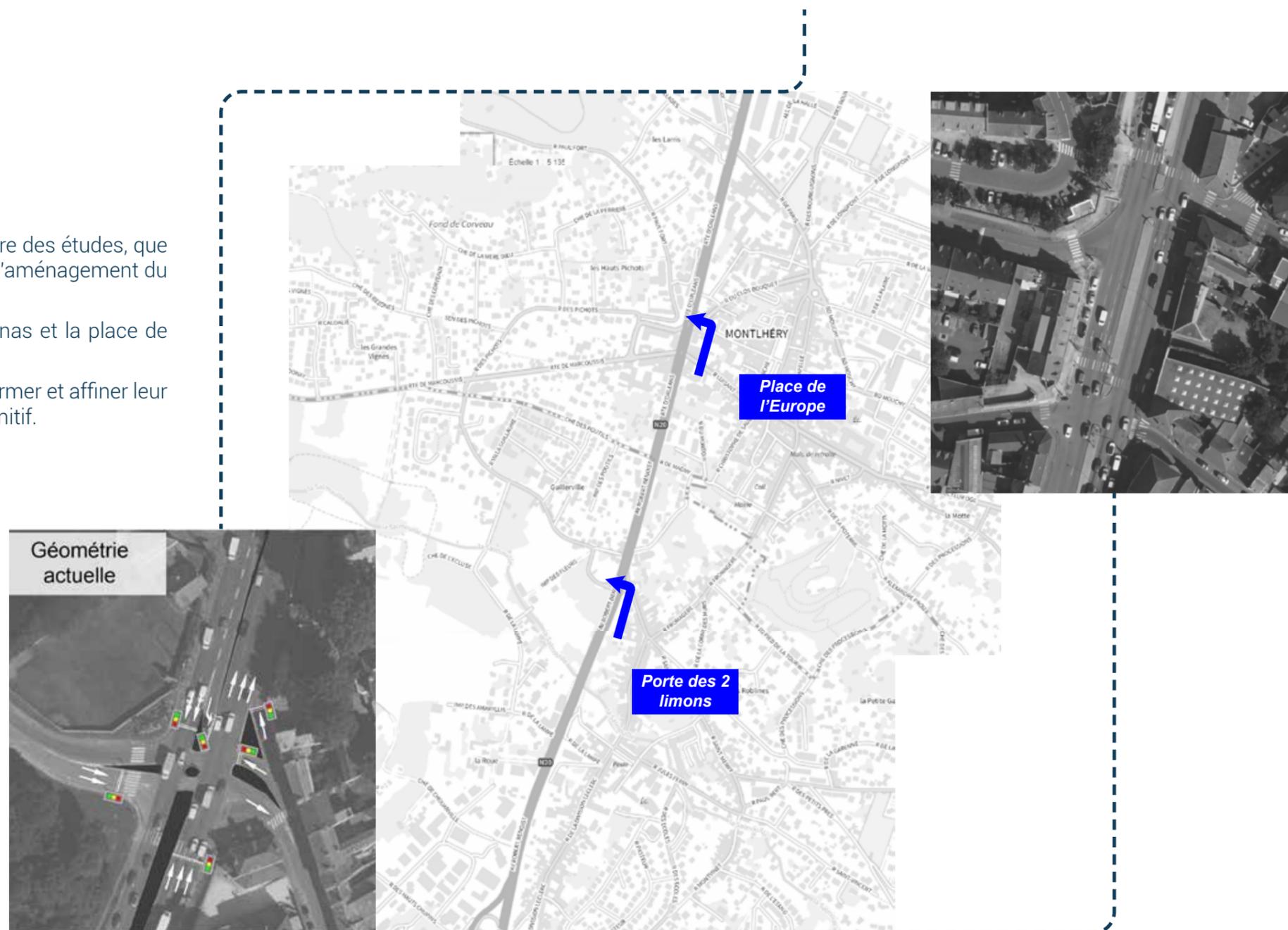


3.6 DES DEMANDES COMPLÉMENTAIRES DE TOURNE À GAUCHE POUR LES VÉHICULES

Les communes de Linas et Montlhéry ont demandé, dans le cadre des études, que soient étudiés deux tourne-à-gauche sens Province-Paris dans l'aménagement du futur boulevard urbain.

Ces aménagements concernent la Porte des Deux Limons à Linas et la place de l'Europe à Montlhéry.

Des études complémentaires doivent être lancées avant de confirmer et affiner leur réalisation, elles seront intégrées dans l'étude d'avant-projet définitif.





3.7 LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET URBAIN

Le projet de transformation de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers en boulevard urbain vise à donner une nouvelle identité à cet axe essentiel pour les déplacements en Essonne. Il s'agit notamment de le rendre plus vert et plus agréable grâce à des plantations d'arbres, des passages sûrs pour les piétons et les cyclistes, comme vu précédemment, et l'harmonisation du mobilier urbain. L'objectif est de transformer cet axe en un véritable lieu de vie, mieux intégré à son territoire et adapté aux besoins futurs.

Les éléments présentés ci-après offrent des perspectives d'aménagement qui pourront être soumis au débat au cours de la concertation. A ce stade du projet, ils ne constituent pas les choix définitifs d'aménagement paysager et urbain. La sobriété, la pérennité, l'évolutivité et la facilité de gestion dans le temps sont les valeurs qui ont orienté ces propositions.

ADAPTER L'AMÉNAGEMENT DE L'AXE POUR LE CONFORT DE TOUS

Afin de rendre cet axe plus confortable, sûr et agréable à l'ensemble des usagers, les grands principes envisagés sont les suivants :

- Végétaliser l'axe :

Plantation d'arbres à une distance sécuritaire des axes circulés et des voies de bus.

Utilisation de plantes endémiques pour favoriser l'écosystème local tout en permettant de lutter contre les îlots de chaleur en ville.

Création d'espaces végétalisés sur le linéaire de l'aménagement qui auront une fonction de régulation des eaux pluviales importante et de lutte contre les îlots de chaleur également.

Aménagement d'espaces paysagers ponctuels, selon les disponibilités foncières, intégrant des zones perméables pour la gestion des eaux pluviales.

- Repenser les entrées de ville :

Aménagements pour que les voitures ralentissent, en particulier concernant l'entrée dans l'agglomération de Linas depuis la sortie de la Francilienne (N104).

Une place donnée à chaque mode de transport pour une circulation apaisée.

- Créer des traversées piétonnes et cycles :

Une offre significativement augmentée.

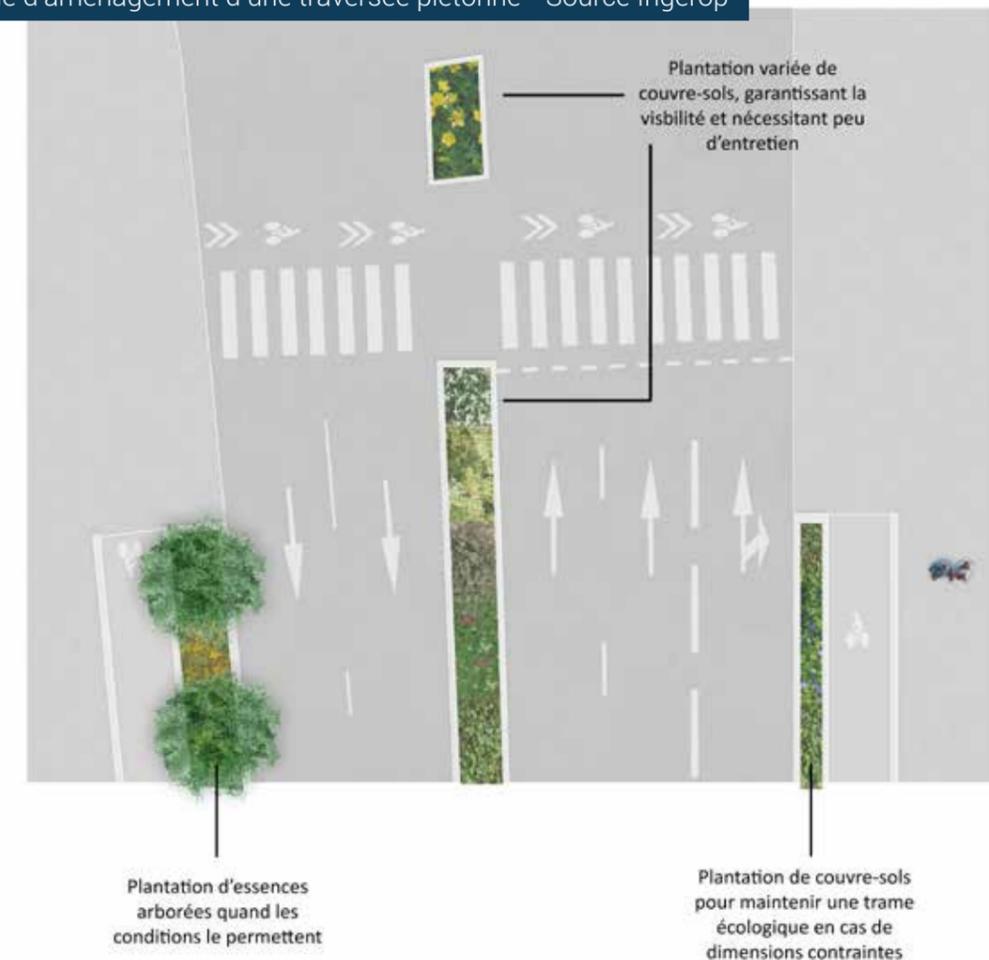
Des aménagements plus verts et plus sûrs avec des plantations adaptées, tout en assurant une visibilité optimale pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

ASSURER UNE COHÉRENCE ESTHÉTIQUE ET FONCTIONNELLE

Une approche d'harmonisation des matériaux et des décisions d'aménagement sera recherchée afin de garantir une cohérence visuelle et fonctionnelle sur l'ensemble du linéaire de la RN20. L'objectif est de créer une identité d'ensemble qui renforce la lisibilité de l'axe routier.

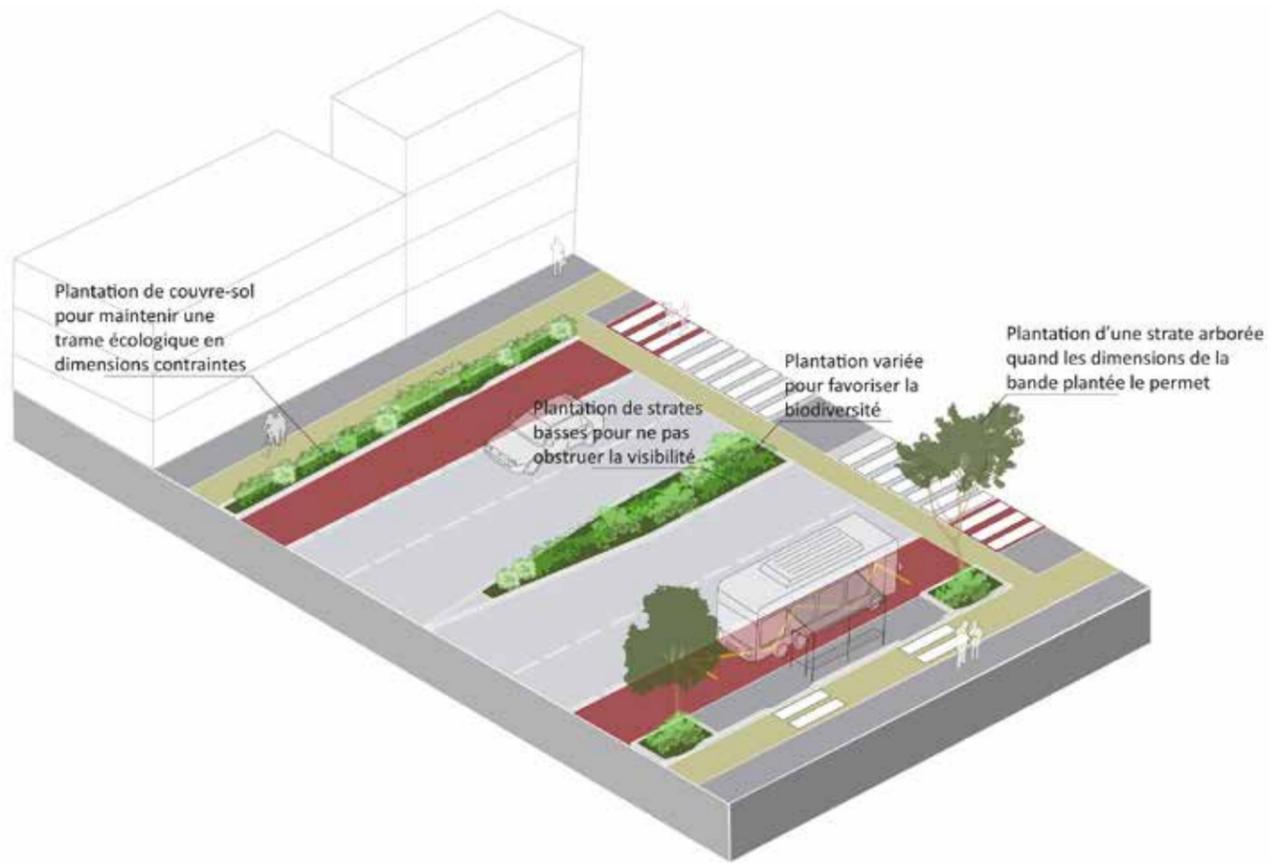
- Création d'une identité propre à tout l'aménagement par le choix de matériaux (bordures, sols, mobilier urbain, signalisation).
- Réflexion sur la régulation des panneaux publicitaires sur l'axe, y compris en agglomération, afin d'améliorer la qualité visuelle et urbanistique de l'axe.

Exemple d'aménagement d'une traversée piétonne - Source Ingerop

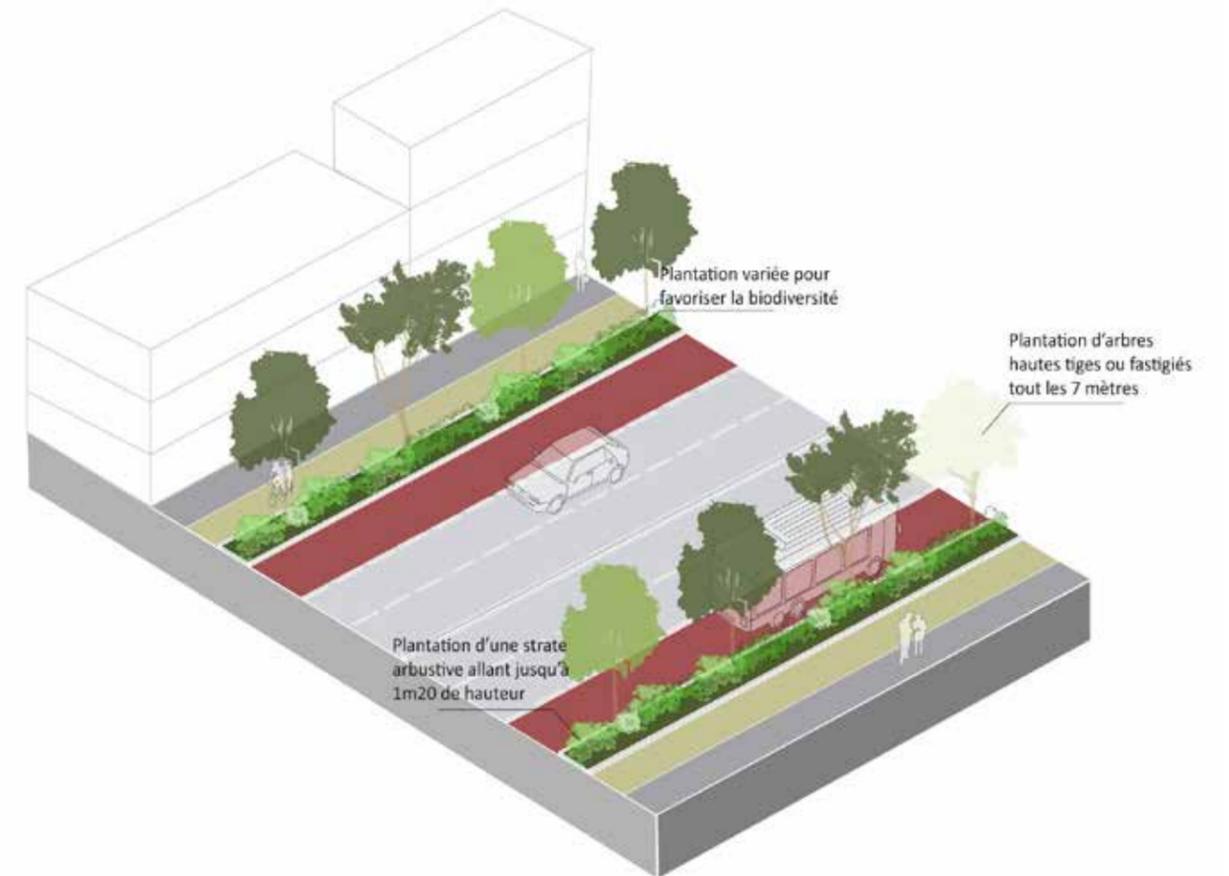




Exemple type d'un traitement paysager à un carrefour piéton - Source Ingerop



Exemple type d'un traitement paysager en profil standard - Source Ingerop



4. LES SOLUTIONS POUR UN AMÉNAGEMENT GLOBAL COHÉRENT

4.1 LA LIBÉRATION DE L'EMPRISE DU FUTUR BOULEVARD URBAIN

La section de projet Linas-Ballainvilliers fait l'objet d'une forte pression immobilière et les fronts bâtis évoluent rapidement sur certains secteurs pour une mise en cohérence avec le recul prévu initialement au Plan Directeur.

À ce jour, l'emprise d'aménagement disponible de façade à façade varie fortement sur le linéaire entre Linas - RN104 et Ballainvilliers - route de la Grange aux Cercles.

De même, toutes les communes concernées n'enregistrent pas la même évolution urbaine en même temps. Ainsi certains bâtiments sont déjà au futur alignement alors que, sur l'autre rive, les anciennes constructions subsistent.

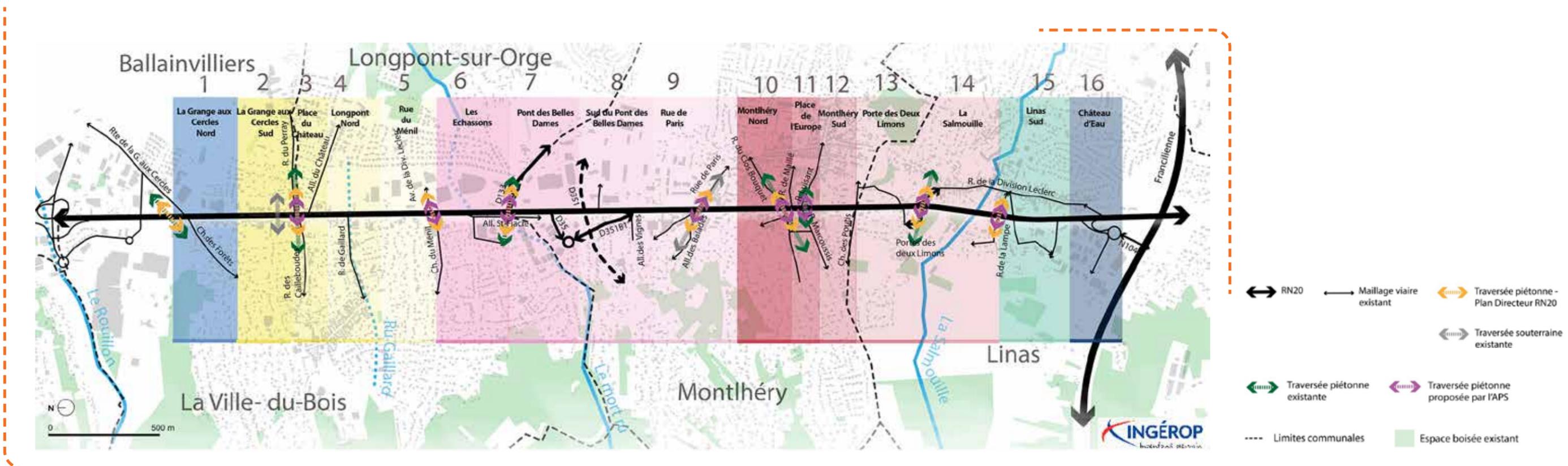
Toutefois, l'ensemble des partenaires de l'opération (les deux intercommunalités et les cinq communes concernées) travaillent de concert afin que les nouveaux projets urbains respectent

un recul suffisant, permettant l'insertion de l'aménagement : reprise de l'alignement du Plan directeur dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), délivrance de permis de construire en prenant en compte les préconisations de l'ensemble des acteurs du projet.

Cette temporalité du recul des constructions est importante dans le projet d'aménagement multimodal car elle va impacter les différentes phases d'aménagement dans le temps. Afin de concevoir des aménagements pouvant être mis en œuvre dès que possible sur le linéaire de projet, une identification des largeurs actuelles disponibles et des points durs a été menée.

Ainsi, l'axe a été découpé en 16 séquences entre Joncs Marins et Château d'eau, consistant en des tronçons à profil homogène.

La carte ci-dessous présente ces 16 séquences.



4.2 L'IDENTIFICATION DES POINTS DURS

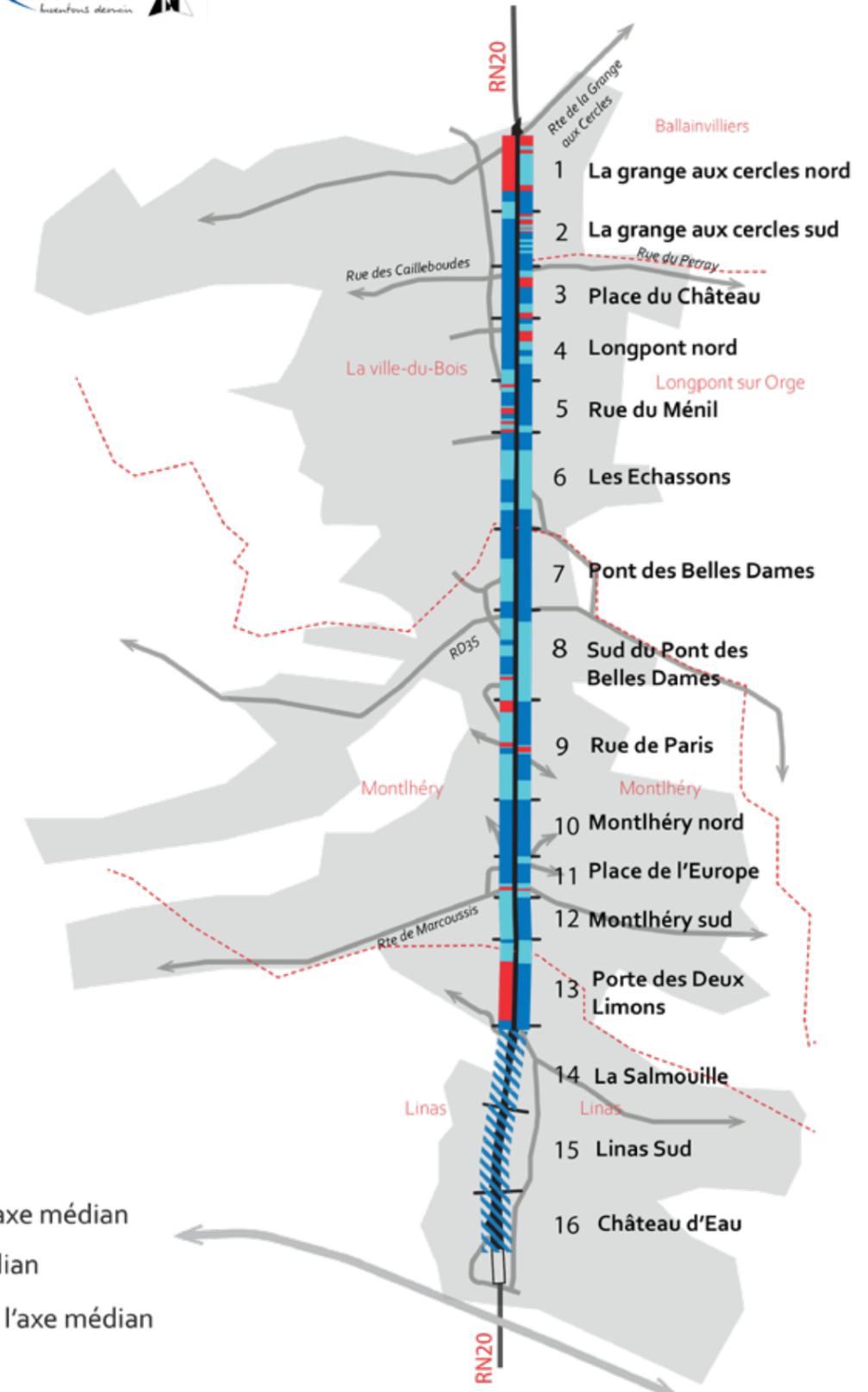
Au cours de l'étude d'avant-projet sommaire, le foncier disponible a fait l'objet d'une étude particulière. L'application du profil de 32,70 m sur l'axe médian actuel de la voie permet d'avoir une vue d'ensemble sur les 4,5 km concernés et d'identifier des points durs présentant une largeur façade à façade (ou parcelle à parcelle) inférieure à 27 mètres.

L'application de ce profil-type sur les 16 séquences que comporte l'opération au foncier disponible permet d'établir la carte ci-contre.

Les séquences 1 (Jonc-Marins) et 2 (Grange aux Cercles nord) constituent des séquences très contraintes par le bâti. Aucune marge d'action n'est possible à court et moyen terme. Elles nécessitent en effet d'importantes restructurations foncières.

La transformation de la RN20 en boulevard urbain avec un profil-type de 32,70 m sur l'ensemble du parcours impliquerait l'acquisition de l'ensemble des points durs fonciers pour proposer un aménagement de séquences cohérentes.

Une solution a donc été recherchée afin de proposer des travaux plus rapidement sur l'axe médian, sans attendre que l'ensemble des acquisitions foncières soient réalisées



- Emprise à 16.35m ou plus disponible à partir de l'axe médian
- Emprise à 14.50m disponible à partir de l'axe médian
- Emprise à moins de 14.50m disponible à partir de l'axe médian
- Sujet spécifique

4.3 UNE SOLUTION INTERMÉDIAIRE POUR LE COURT TERME

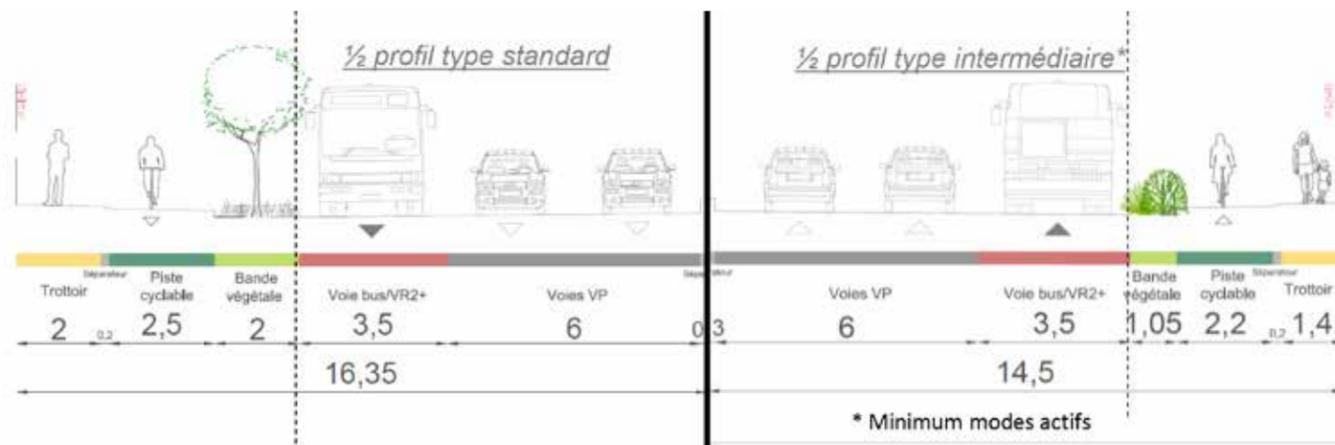
Au vu du linéaire foncier disponible très morcelé, l'objectif d'un profil à 32,7 mètres ne peut être réalisé sur l'ensemble du tronçon entre Linas et Ballainvilliers en une seule phase. Il est donc nécessaire de diviser le tracé en plusieurs sections et de planifier les études et les travaux en plusieurs phases pour une réalisation d'aménagements cohérents dès 2029.

Ainsi, la priorité est actée sur les sections disposant d'un profil de 32,7 mètres et sur les sections déjà prêtes à accueillir les infrastructures même si, ponctuellement, le profil n'atteint pas 32,7 mètres.

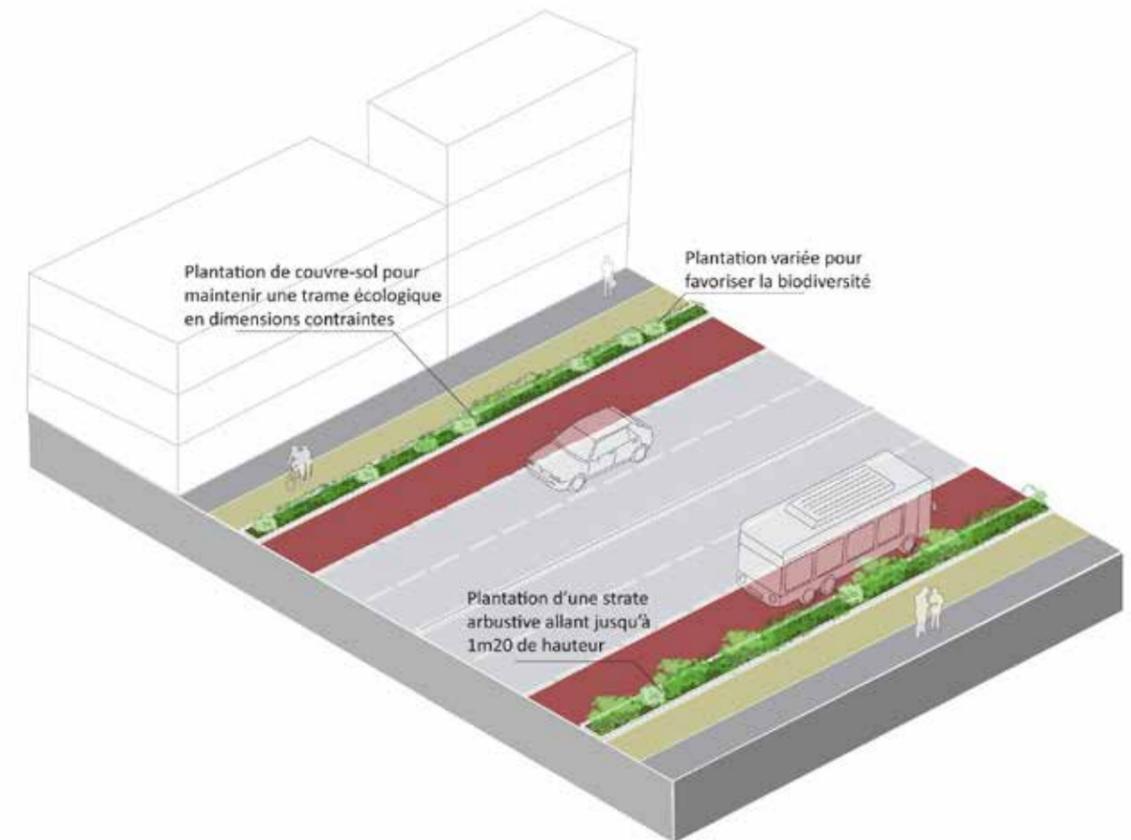
Dans ce cas précis, l'aménagement se fera par demi-profil :

- Un demi-profil standard de 16,35 mètres (pour une section totale de 32,7 mètres).
- Un demi-profil intermédiaire de 14,5 mètres (pour une section totale de 29 mètres).

Ces sections auront une partie centrale fixe pour assurer un fonctionnement cohérent et sécurisé de toutes les voies circulées. Les aménagements en rive seront ensuite phasés en fonction de la libération du foncier.



Exemple type d'un traitement paysager en profil intermédiaire - Source Ingerop



4.4 DES CONTRAINTES PARTICULIÈRES

Deux contraintes particulières apparaissent sur le tracé :

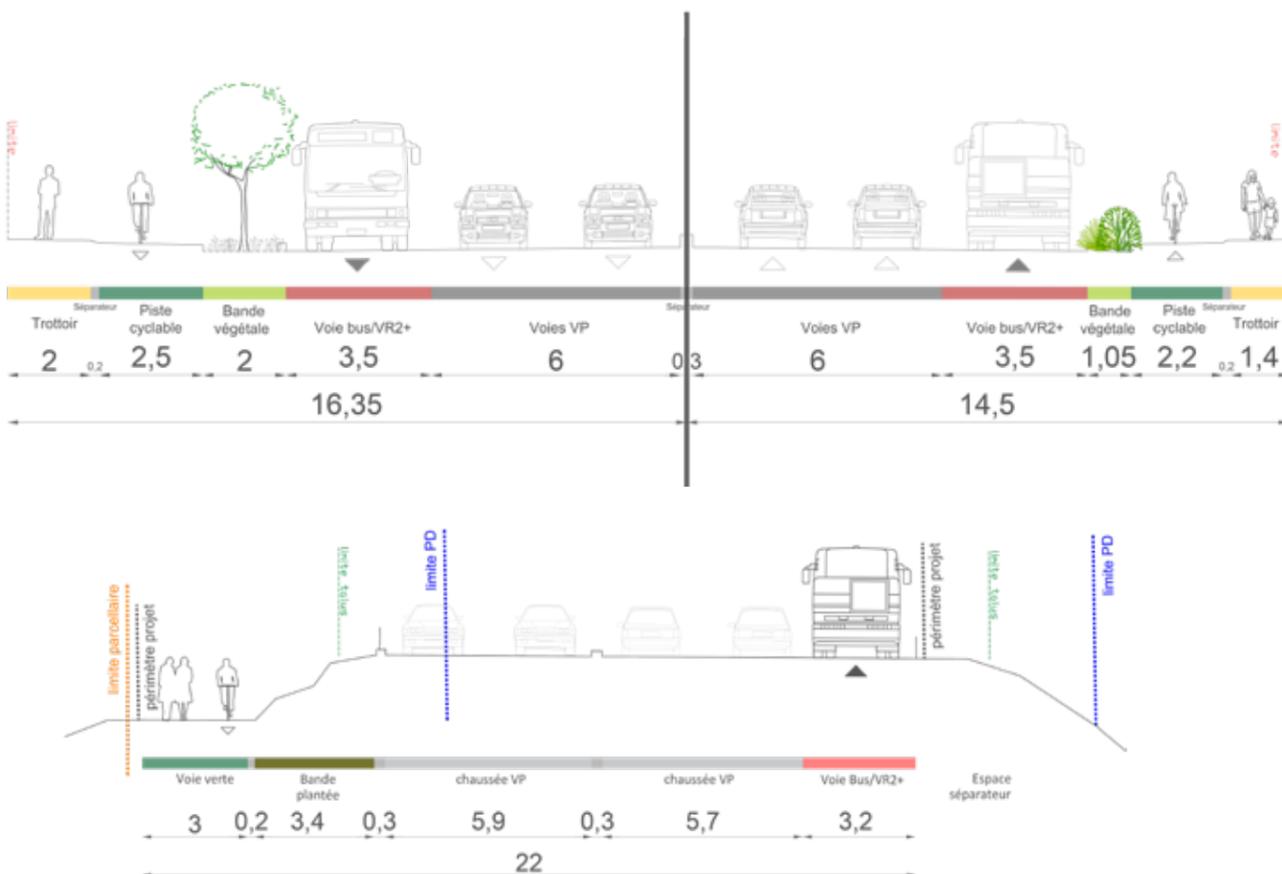
- La section située au sud du carrefour de la Porte des Deux Limons
- Le Pont des Belles Dames au nord

ENTRE LE CARREFOUR DE LA PORTE DES DEUX LIMONS ET LA RN104

Un cas particulier se présente : celui de la RN20 entre le carrefour de la Porte des Deux Limons et la RN104. En effet, sur cette section, la vitesse passe à 70 km/h et les constructions sont beaucoup plus rares.

Sur ce secteur de la commune de Linas, le profil projeté diffère du fait de ces spécificités :

- Pas d'acquisitions foncières
- Présence de talus importants
- Présence d'un couloir de bus en rive est
- Franchissement de la Salmouille



LE PONT DES BELLES DAMES

Le Pont des Belles Dames permet à la RD351 de franchir la RN20. Des contraintes d'ouvrage et de nivellement impactent la largeur disponible pour l'aménagement. Ainsi, le Pont des Belles Dames devra faire l'objet de travaux afin d'élargir les espaces destinés aux modes actifs sous le pont en verticalisant les perrés situés sous le pont permettant de libérer de l'espace pour les modes actifs.

Les travaux de rescindement des perrés interviendront avant l'aménagement de la RN20 et n'impactent pas la structure de l'ouvrage.

Les perrés du Pont des Belles Dames actuellement :



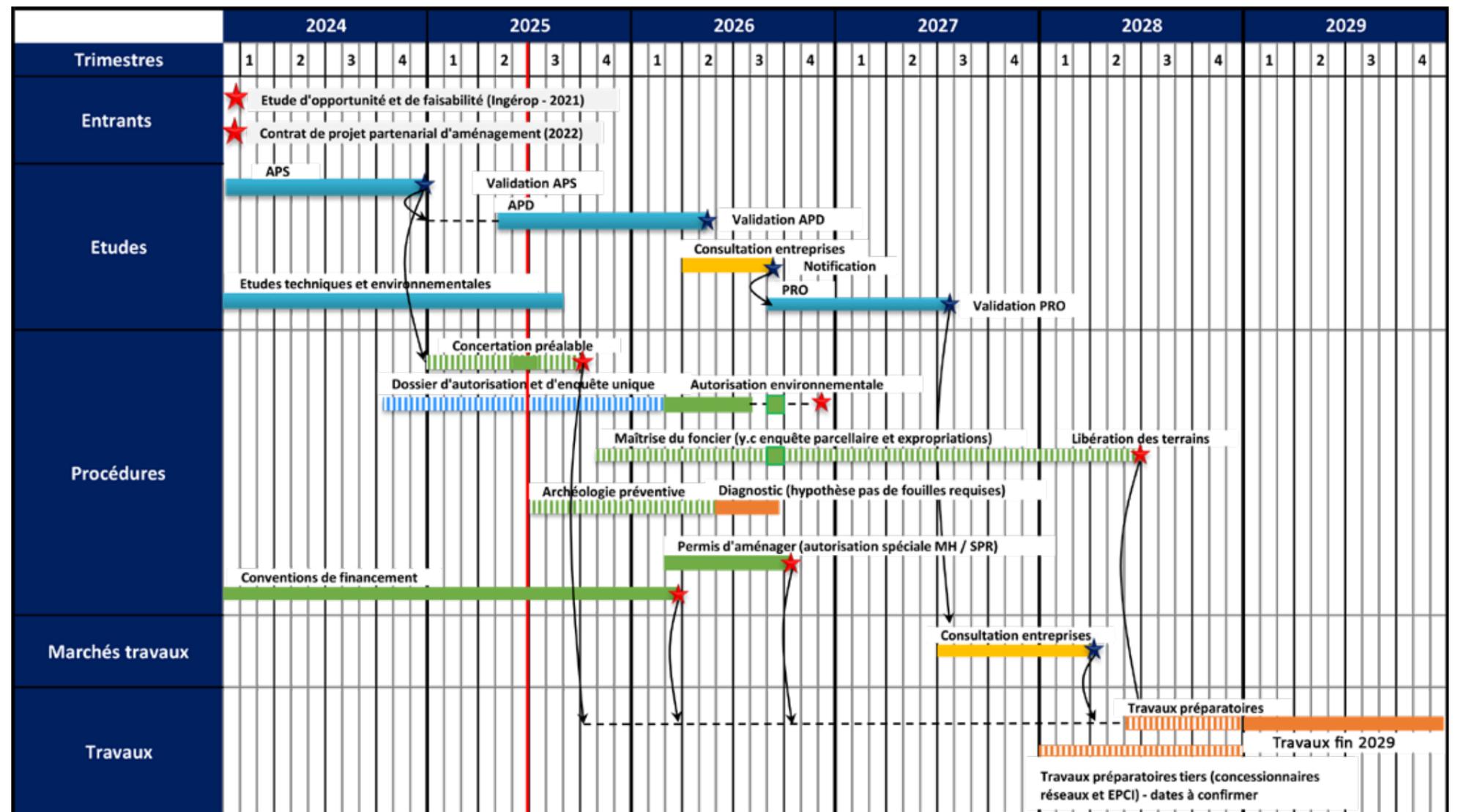
5. CALENDRIER ET BUDGET PRÉVISIONNELS

5.1 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Compte-tenu de l'ensemble des études préalables à la réalisation d'un tel projet, les premiers travaux ne pourraient pas intervenir avant fin 2029. Toutefois, les études en cours vont permettre d'affiner l'application du profil de 32,70 mètres (ou moins) afin de préciser les dates de réalisation des premiers travaux de réalisation de certains tronçons.

De plus, la RN20 supportant un trafic très élevé, les travaux ne pourront pas concerner l'ensemble des 4,5 kilomètres dans les deux sens en même temps, car il est impossible de fermer la route à toute circulation.

Un phasage précis et fin sera donc à établir dès que les études seront plus avancées, afin de préciser le calendrier de mise en oeuvre.



APS : avant-projet sommaire APD : avant-projet définitif PRO : projet

Zoom sur les procédures réglementaires requises



Le tableau ci-dessous recense les procédures réglementaires à mener pour le projet..

Phases / Étude / Procédure	Nécessité d'engager la procédure
Concertation préalable	Concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme : investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 M€, et conduisant à la modification d'assiette d'ouvrages existants. Objet de la présente consultation.
Evaluation environnementale	A priori, évaluation environnementale à prévoir : dépassement du seuil de 10 ha pour le terrain d'assiette de l'opération d'aménagement.
Enquête publique	Si la soumission du projet à étude d'impact est confirmée, une enquête publique sera requise. En l'absence d'étude d'impact, une enquête publique devra quand même être organisée si une Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) et/ou une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est nécessaire.
Foncier	Projet situé sur des zones essentiellement urbanisées/à urbaniser. Des acquisitions foncières, par voie amiable ou par voie d'expropriation, pourraient être nécessaires.
Réseaux	Plusieurs réseaux se trouvent sur la zone d'emprise du projet. Des Déclaration de Travaux (DT) / Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT) seront à prévoir.
Documents d'urbanisme (MECDU)	A priori, pas d'incompatibilité du projet avec les PLU (plan local d'urbanisme), sous réserve que les nouvelles règles d'urbanisme adoptées à Ballainvilliers prennent effectivement en compte le projet. La procédure de MECDU ne saurait donc être définitivement écartée. Plusieurs SUP (servitudes d'utilité publique) et zones sensibles/protégées sont présentes dans la zone et nécessitent de prendre en compte certaines prescriptions ; Plusieurs dispositions générales issues des schémas / plans régionaux devront également être prises en compte dans la conception du projet (SAGE - schéma d'aménagement et de gestion de l'eau, SRCE - schéma régional de cohérence écologique).



Phases / Étude / Procédure	Nécessité d'engager la procédure
Risques naturels et technologiques	<p>Mouvement de terrain / Retrait-gonflement des argiles : le projet est situé dans une zone d'aléa faible, moyen et fort, et doit prendre en compte ce risque même si aucun plan de prévention dédié à ce risque n'a été adopté.</p> <p>Inondation : l'emprise du projet se situe partiellement en zone inondation (commune de Linas) et doit prendre en compte les prescriptions du PPRi (plan de prévention des risques naturels d'inondation) des Vallées de l'Orge et de la Sallemouille.</p> <p>Risques industriel et nucléaire : aucun PPRT (plan de prévention des risques technologiques) / PPI (plan particulier d'intervention) n'est adopté sur le territoire des communes du projet.</p> <p>Sites et sols pollués : plusieurs sites pollués ou potentiellement pollués sont présents dans le secteur mais aucun SIS (secteur d'information sur les sols) n'est répertorié (étude des sols à anticiper).</p> <p>Canalisations de transport de matières dangereuses : la présence de gazoducs et oléoducs à Linas et Ballainvilliers sera à prendre en compte (à noter que ces réseaux font aussi l'objet d'une SUP - servitudes d'utilité publique).</p>
Régime loi sur l'eau	<p>Le projet est susceptible d'entrer dans le champ d'application des rubriques IOTA (installations, ouvrages, travaux et activités) suivantes : 1.1.1.0 (sondage, forage), 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales), 3.1.1.0 (ouvrage dans le lit mineur d'un cours d'eau), 3.1.2.0 (modification du lit mineur d'un cours d'eau), 3.1.3.0 (impact sensible sur la luminosité) et 3.1.2.0 (modification du profil du lit mineur d'un cours d'eau).</p> <p>Le projet semble soumis à autorisation IOTA.</p>
Dérogation espèces protégées	<p>A confirmer en fonction des inventaires faune-flore, de la présence d'espèces protégées, d'habitats associés à ces espèces et des risques d'impacts des aménagements sur ces éléments.</p> <p>Si une dérogation «espèces protégées» était nécessaire à la suite des inventaires, il faudra prouver que le projet répond à trois conditions cumulatives (article L. 411-2 C. Env), y compris à une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM).</p>
Arbres d'alignement	<p>Plusieurs arbres d'alignement (platanes) se trouvent aux abords de la RN20.</p> <p>Si la réalisation du projet nécessite d'abattre ces arbres, une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux arbres d'alignement devra être obtenue.</p>
Protection du patrimoine	<p>Le projet se situe dans l'emprise d'un site patrimonial remarquable (allée du château à Longpont-sur-Orge).</p> <p>Le projet se situe dans le périmètre de protection de plusieurs monuments historiques (à Linas et Montlhéry).</p>
Autorisation de défrichement	<p>Si des boisements privés ou appartenant à la collectivité sont susceptibles d'être défrichés, une autorisation spéciale devra être obtenue.</p>
Archéologie préventive	<p>Le projet se situe dans des zones de présomption de prescriptions archéologiques. De plus, si le projet est soumis à étude d'impact, la procédure d'archéologie préventive devra obligatoirement être engagée.</p>
Autorisation d'urbanisme	<p>La réalisation du projet doit être précédée de l'obtention d'un permis d'aménager en raison de sa proximité avec plusieurs MH (monument historique) et un SPR (site patrimonial remarquable).</p>



5.2 LE COÛT PRÉVISIONNEL

Dans le cadre des études d'Avant-Projet Sommaire (APS), le coût prévisionnel de l'aménagement avait été estimé à 48,15 M€ HT (soit 57,77 M€ TTC), hors acquisitions foncières, frais d'études, frais liés à la maîtrise d'ouvrage et hors travaux concernant les ouvrages d'art, les aménagements paysagers ou les solutions de gestion des eaux pluviales.

Dans sa séance du 7 avril 2025, les participants au Comité de Pilotage de l'opération ont validé l'application d'un profil-type de 32,70 m plaqué sur l'axe actuel de la voie, avec possibilité d'un profil évolutif à certains endroits, là où le profil-type n'est pas atteignable (points durs fonciers). Cette solution retenue permet de travailler par demi-chaussée, de proposer des profils différents et évolutifs selon les sections, le tout dans le but de réaliser des travaux sur des sections permettant une logique de continuité des séquences à aménager.

Comme évoqué précédemment, les travaux ne pourront être menés sur les 4,5 km et dans les deux sens de circulation en même temps. Cette réflexion par demi-chaussée calée sur l'axe de la voie permettra le report de circulation d'un côté ou l'autre de la voie pendant la phase travaux, la fermeture de la RN20 à la circulation ne pouvant être envisagée.

Compte-tenu du volume d'études et du temps nécessaires pour mener à bien une telle opération, un phasage est nécessaire pour garantir une mise en œuvre progressive et maîtrisée du projet, notamment en tenant des emprises publiques disponibles ; avec un impératif, celui d'assurer un fonctionnement cohérent et sécurisé pour toutes les mobilités.

L'objectif final partagé par tous est de produire un profil-type en section courante 32,70 m sur les 4,5 km, hors places, stations et espaces rendus nécessaires pour la gestion des eaux pluviales.

Aujourd'hui, en raison des choix opérés par les membres du Comité de pilotage mentionnés ci-dessus, le bureau d'étude doit affiner le coût prévisionnel de l'aménagement, notamment au regard de la possibilité de réaliser les travaux par demi-chaussée et de l'insertion des demandes de création de deux tourne-à-gauche par les communes de Linas et de Montlhéry.



Coût prévisionnel

48,15 M€ HT

LE FINANCEMENT DU PROJET

Il sera réparti entre les différents partenaires, un comité des financeurs en établira la répartition.

Des pistes de subventions sont aussi en cours d'étude afin de minimiser le coût supporté par les collectivités.

D'ores et déjà, dans le cadre du PPA RN20, la Région Ile de France est identifiée pour la réalisation des pistes cyclables, partie intégrante du réseau VIF, et Ile-de-France Mobilités est identifiée pour la partie des travaux concernant les transports en commun.

6. LA CONCERTATION PRÉALABLE

6.1 LE PRINCIPE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Engagé dans une démarche de dialogue citoyen, le Département de l'Essonne a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable relative aux travaux d'aménagement multimodal de la RN20 de Linas à Ballainvilliers, conformément aux dispositions des articles L.103- 2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme.

Outre le fait que cette procédure de concertation préalable soit rendue obligatoire par les textes législatifs en vigueur, le Département souhaite pouvoir associer le public et enrichir le projet, en recueillant ses attentes et ses préoccupations sur les caractéristiques principales du projet, les enjeux qui s'y attachent ou encore leurs impacts sur l'aménagement urbain et paysager. Les observations recueillies permettront d'éclairer le maître d'ouvrage afin d'améliorer le projet.

De plus, depuis le lancement des études, le Département de l'Essonne s'est associé étroitement avec les intercommunalités et les communes afin d'aboutir à un projet partagé par tous. L'ensemble des collectivités locales concernées s'impliquent également activement dans la communication autour de ce projet phare inscrit dans le Projet partenarial d'aménagement de la RN20.

Ce que dit le code de l'urbanisme (Articles L. 103-2 et R103-1)

La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants est une opération d'aménagement soumise à concertation en application du 3° de l'article L. 103-2 (voir encart).

Le projet d'aménagement multimodal de la RN20 Linas-Ballainvilliers prévoit des transformations majeures pour intégrer des aménagements multimodaux (voies bus, aménagements cyclables, trottoirs) et des espaces verts, le tout en modifiant l'emprise foncière actuelle. Il entre donc pleinement dans les critères définis par le Code de l'Urbanisme et s'inscrit dans cette démarche de concertation obligatoire.

La concertation préalable répond à plusieurs objectifs :

- Informer le public de manière claire et transparente sur les enjeux et les impacts du projet par la mise à disposition de supports pédagogiques adaptés.
- Permettre au public d'exprimer librement son point de vue par la mise à disposition d'une palette d'outils d'expression.
- Être à l'écoute des observations et des remarques exprimées et y répondre le plus précisément possible.
- Recueillir les contributions du public et les analyser en vue d'établir un bilan fidèle des enseignements de la concertation.

Compte-tenu de l'importance de cette opération d'aménagement, il est prévu que la concertation et l'information du public se poursuivent tout au long de l'élaboration du projet. Elle sera complétée ultérieurement de différentes enquêtes publiques organisées au titre du Code de l'expropriation (en lien avec la Déclaration d'utilité publique et la maîtrise foncière au besoin) et/ou du Code de l'Environnement (en lien avec les incidences environnementales).

EXTRAIT DE L'ARTICLE L 103-2 DU CODE DE L'URBANISME

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées

...

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat

6.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation se déroule tout au long de l'élaboration du projet, incluant une période de concertation dite « active » de 4 semaines au début du processus. Les modalités de cette concertation, telle que présentées ci-dessous, ont été adoptées par la Commission permanente du Département lors de sa séance du 2 juin 2025.

La concertation préalable active se déroulera du mardi 17 juin au vendredi 18 juillet 2025 inclus.

Dans l'objectif de susciter une participation active du public et de l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet, le Département a mis en place un dispositif de concertation adapté visant à favoriser l'information et l'expression de chacun.

POUR COMMUNIQUER SUR LA CONCERTATION

- L'AVIS D'OUVERTURE DE LA CONCERTATION DANS LES JOURNAUX

L'avis d'ouverture de la concertation est publié dans la presse locale, sur le site internet du Département et des partenaires souhaitant s'en faire le relai (intercommunalités et communes directement concernées mais également ensemble des partenaires du PPARN20, à minima 10 jours avant le début de la période de concertation active, avec un rappel dans les 8 premiers jours de la période de concertation).

Cet avis comprend les informations sur les différentes permanences organisées sur le territoire du projet : dans les mairies, dans deux centres commerciaux et sur le marché de Montlhéry.

- L'AFFICHAGE DE L'AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DANS LES MAIRIES CONCERNÉES

Chaque mairie aura la charge d'afficher l'avis d'ouverture de la concertation sur les panneaux administratifs de la commune, à minima 10 jours avant le début de la phase active et pendant toute la durée de celle-ci. Un constat d'affichage sera établi à cet effet.

POUR S'INFORMER SUR LE PROJET

- LE DOSSIER DE CONCERTATION

Le dossier de concertation présente le projet soumis à la concertation, son historique, ses objectifs et ses enjeux, et les modalités du dispositif de concertation mis en œuvre. Il est consultable pendant toute la durée de la concertation :

- En ligne sur le site internet du projet **rn20.essonne.fr**, les sites internet du Département, des collectivités concernées et des partenaires qui le souhaitent (notamment dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement de la RN20).
- Lors des rencontres organisées tout au long de la phase active de la concertation : journées d'information mobile et permanences (voir calendrier détaillé ci-après).
- Dans les mairies des communes concernées : Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Longpont-sur-Orge, Montlhéry et Linas.
- Aux sièges des intercommunalités concernées : Communauté d'agglomération Paris-Saclay et Cœur d'Essonne Agglomération.
- Au siège du Département de l'Essonne.
- Sur le site internet dédié au projet **rn20.essonne.fr**

- **LE SITE INTERNET** dédié à la concertation sur le projet **rn20.essonne.fr**, accessible également à partir des sites internet du Département de l'Essonne et des collectivités concernées, rassemble, outre le dossier de concertation, l'ensemble des documents utiles à la concertation préalable. Il sera actif tout au long de l'élaboration du projet.

- **UNE EXPOSITION** pendant toute la durée de la concertation composée de plusieurs panneaux présentant le projet et le dispositif de concertation, et mise à disposition du public dans les mairies et les sièges des intercommunalités concernées.

- **LA DISTRIBUTION DANS LES BOÎTES AUX LETTRES** des habitants des 5 communes concernées d'un document d'information rappelant, notamment, les permanences organisées pour rencontrer le public et les lieux de mise à disposition du dossier de concertation. Ce document sera également transmis à l'ensemble des partenaires de l'opération et du PPA RN20 dans son ensemble (communes, intercommunalités, Etat, Région, Ile-de-France Mobilités, Syndicat de l'Orge...) et à la société assurant les transports en commun empruntant la RN20.

OÙ PUIS-JE DONNER MON AVIS ?

- Sur les registres de recueil des observations du public à disposition dans les mairies et collectivités concernées et lors des permanences.
- Sur le formulaire et le questionnaire sur le site internet dédié à la concertation sur le projet pour déposer une contribution : rn.essonne.fr

LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

La phase active de la concertation est organisée de façon à se rendre sur chacune des communes concernées ainsi que dans des lieux dont la fréquentation est importante (centres commerciaux, marché). Les rencontres avec le public permettront de présenter le projet de vive voix, de recueillir des informations sur la perception de la RN20 par ses riverains et/ou utilisateurs ainsi que les premiers avis sur le projet envisagé.

Il est ainsi prévu :

— 5 PERMANENCES PUBLIQUES DANS LES COMMUNES CONCERNÉES

- Le lundi 23 juin à la mairie de Montlhéry de 14h à 17h
- Le mardi 24 juin à la mairie de Longpont-sur-Orge de 9h à 12h
- Le mardi 24 juin à la mairie de La Ville-du-Bois de 14h à 17h
- Le mercredi 25 juin à la mairie de Ballainvilliers de 9h à 12h
- Le mercredi 25 juin à la médiathèque de Linas de 14h à 17h

— 3 JOURNÉES D'INFORMATION MOBILES

- Le samedi 21 juin matin au centre commercial Intermarché de Longpont-sur-Orge
- Le samedi 21 juin après-midi au centre commercial Carrefour de La Ville-du-Bois
- Le lundi 23 juin matin au marché de Montlhéry

6.3 LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

À l'issue de la concertation de la phase active, un bilan synthétisant l'ensemble des contributions sera édité puis présenté pour adoption par l'exécutif départemental. Il sera ensuite publié sur les sites internet du Département, des collectivités concernées et des partenaires qui le souhaitent.

Les enseignements tirés de cette concertation préalable serviront à orienter la poursuite des études techniques en vue de l'amélioration du projet.

Au-delà de la concertation préalable, et pendant toute la durée de l'opération, le Département propose d'autres modalités d'information et de communication autour du projet :

- La parution d'une Lettre-Info RN20 semestrielle, réalisée par le Département, mais alimentée par l'ensemble des partenaires de l'opération, afin d'informer le public des suites données au projet.
- Le prêt de l'exposition réalisée pour la concertation préalable aux collectivités locales en exprimant le souhait.
- Le maintien du site internet dédié au projet.
- La tenue éventuelle de réunions spécifiques, si besoin avec les différents partenaires ou acteurs du territoire institutionnels ou associatifs.

ANNEXES



LES ANNEXES SUIVANTES SONT DISPONIBLES SUR LE SITE INTERNET DU PROJET : rn20.essonne.fr

- Études d'avant-projet sommaire - Notice d'aménagement
- Études d'avant-projet sommaire - Charte des aménagements urbains et paysagers
- Contrat de projet partenarial d'aménagement de la RN20
- Communiqué de presse signature du PPA RN20
- Les supports de communication :
 - Affiche réglementaire
 - Flyer

DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE SUR LES MODALITÉS D'ORGANISATION DE LA CONCERTATION RELATIVE AUX TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT MULTIMODAL DE LA RN20 DE LINAS À BALLAINVILLIERS



N° CP-2025-132

2

3

DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 2 JUIN 2025

RN20-AMÉNAGEMENT MULTIMODAL ENTRE LINAS ET BALLAINVILLIERS_ DÉFINITION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Date de la convocation : 23 mai 2025

PRESENTS :

M. Damien ALLOUCH, Mme Marie-Claire ARASA, Mme Marion BEILLARD, M. Jérôme BÉRENGER, Mme Dominique BOUGRAUD, M. Michel BOURNAT, Mme Dany BOYER, Mme Samia CARTIER, M. Pascal CHATAGNON, Mme Cendrène CHAUMONT, Mme Fadila CHOURFI, Mme Martine CINOSI GIRARD, M. Guy CROSNIER, Mme Annick DISCHBEIN, M. François DUROVRAY, Mme Sandrine GELOT, Mme Sylvie GIBERT, M. Patrick IMBERT, Mme Anne-Marie JOURDANNEAU-FORT, Mme Anne LAUNAY, M. Alexandre MAQUESTIAU, Mme Latifa NAJI, M. Yann PÉTEL, M. Nicolas SAMSOEN, Mme Martine SUREAU, M. Alexis TEILLET, M. Alexandre TOUZET, Mme Tiphaine VALDEYRON, Mme Brigitte VERMILLET.

ABSENTS :

M. Paolo DE CARVALHO, M. Stéphane RAFFALLI, M. Olivier THOMAS.

PROCURATIONS :

M. Stéphane BAZILE donne pouvoir à Mme Sandrine GELOT,
Mme Marie-Claire CHAMBARET donne pouvoir à M. Guy CROSNIER,
M. Olivier CLODONG donne pouvoir à M. Michel BOURNAT,
Mme Laure DARCOS donne pouvoir à M. François DUROVRAY,
M. Jean-Jacques GROUSSEAU donne pouvoir à Mme Marion BEILLARD,
M. Nicolas MÉARY donne pouvoir à M. Nicolas SAMSOEN,
M. Frédéric PETITTA donne pouvoir à M. Damien ALLOUCH,
Mme Annie PIOFFET donne pouvoir à Mme Sylvie GIBERT,
Mme Sophie RIGALT donne pouvoir à Mme Dany BOYER,
M. David ROS donne pouvoir à Mme Anne LAUNAY.

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

VU le code général des collectivités territoriales,

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L103-2 et R103-1 relatifs à la concertation préalable pour certains projets d'aménagement,

VU le code de l'environnement, notamment son article L122-1,

VU le code des relations entre le public et l'administration,

VU le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) RN20 adopté en 2022, visant à requalifier l'axe RN20 autour de trois axes stratégiques,

VU la nécessité de favoriser les mobilités durables et d'améliorer le cadre de vie sur la RN20 entre Linas et Ballainvilliers, en cohérence avec les objectifs départementaux en matière de mobilités,

CONSIDÉRANT que le projet d'aménagement multimodal de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers répond aux critères nécessitant l'organisation d'une concertation préalable en raison des modifications substantielles qu'il implique sur le cadre de vie, de son coût d'un montant supérieur à 1 900 000 € et de la nécessité de créer de nouveaux ouvrages ou de modifier l'assiette d'ouvrages existants,

CONSIDÉRANT l'importance d'associer l'ensemble des publics et autres parties prenantes à l'élaboration du projet, conformément aux dispositions légales,

VU le rapport de Monsieur le Président,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,

AFFIRME la volonté du Conseil départemental, en tant que maître d'ouvrage, de conduire le projet d'aménagement multimodal de la RN20 entre Linas et Ballainvilliers, permettant la transformation de cet axe en boulevard urbain.

APPROUVE l'organisation d'une concertation préalable, conformément aux dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, afin d'associer le public et les parties prenantes au projet.

DIT que la phase dite « active » de la concertation se déroulera du 17 juin au 18 juillet 2025 inclus.

FIXE les modalités de la concertation comme suit :

➤ Concernant l'information liée à l'organisation de la concertation :

- Publication d'un avis d'ouverture de la concertation dans la presse locale, sur le site internet du Département et des collectivités concernées, ainsi que sur les sites des autres collectivités locales partenaires du PPA RN20 qui souhaiteraient participer, au minimum 10 jours avant le début de la période de concertation active,
- Mise à disposition de panneaux d'exposition pour chaque commune riveraine de l'opération (Ballainvilliers, Longpont-sur-Orge, La Ville-du-Bois, Monthéry, Linas) et dans les deux intercommunalités concernées le souhaitant,
- Réalisation d'une permanence dans chaque mairie concernée afin de répondre aux questions du public,
- Organisation de rencontres avec le public sur des sites fréquentés comme les centres commerciaux de la Ville-du-Bois et de Longpont-sur-Orge et le marché de Monthéry (les dates seront annoncées dans le flyer),
- Boitage de flyers d'information sur les 5 communes concernées, rappelant notamment les permanences organisées pour rencontrer le public, et transmission de celui-ci aux différents partenaires du PPA RN20
- Transmission de l'ensemble des documents aux autres partenaires du projet (Communes, Intercommunalités, Etat, Région, Ile-de-France Mobilités, ...) afin qu'ils puissent également relayer l'information,
- Mise en place d'une adresse mail spécifique dédiée à l'opération au Département,
- Mise en place d'un site internet participatif permettant de s'informer et de s'exprimer au travers d'un registre numérique.

➤ Concernant les documents mis à disposition du public :

- Un dossier de concertation présentant les informations essentielles et les enjeux liés au projet compréhensible par tous,
- Une exposition du projet par panneaux d'exposition dans chaque commune, et dans les deux intercommunalités concernées le souhaitant, accompagnée d'un registre de recueil des avis et observations,
- Une mise en ligne de l'ensemble des documents sur les sites internet du projet, du Département, des collectivités concernées et des partenaires qui le souhaitent (notamment dans le cadre du Projet Partenarial d'Aménagement de la RN20).

➤ Concernant le bilan de la concertation :

- Adoption du bilan de la concertation par l'organe délibérant départemental,
- Publication du bilan sur le site internet du projet, Département et les sites internet des collectivités concernées et des partenaires qui le souhaitent.

➤ Et pendant toute la durée de l'opération :

- La parution d'une Lettre-Info RN20 semestrielle, réalisée par le Département mais alimentée par l'ensemble des partenaires de l'opération d'un format facilement reproductible et publiable,
- Le prêt de l'exposition réalisée pour la concertation préalable aux collectivités locales en exprimant le souhait, à charge pour elles de mettre à disposition un registre de recueil des observations du public,
- Le maintien du site internet participatif et de l'adresse mail dédiée au projet pendant toute la durée de celui-ci,
- La tenue éventuelle de réunions spécifiques si besoin avec les différents partenaires ou acteurs du territoire institutionnels ou associatifs.

DIT que la période de concertation préalable se déroulera du 17 juin au 18 juillet 2025 inclus, sur le périmètre des communes de Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Longpont-sur-Orge, Monthéry et Linas ainsi que les deux intercommunalités Communauté Paris Saclay et Cœur d'Essonne Agglomération.

DEMANDE à Monsieur le Président ou à son délégataire de prendre toutes les mesures nécessaires pour organiser la concertation préalable.

DIT que les crédits nécessaires à la réalisation de la concertation préalable sont inscrits au budget.

DIT que la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

La présente délibération est adoptée à l'unanimité

Acte rendu exécutoire compte tenu de :
La publication le 4 juin 2025
La transmission au représentant de l'Etat
le 04/06/2025

A/R Préfecture
N° : 91-229102280-20250602-59250-DE-1-1
Du : 04/06/2025

Le Président du Conseil départemental

SIGNÉ

François Durovray

AMÉNAGEMENT MULTIMODAL DE LA RN20

entre Linas (échangeur N104) et Ballainvilliers
(route de la Grange aux Cercles)



rn20.essonne.fr

