

EXTRAITS



SCHEMA DE REFERENCE DE LA RN20 DE MASSY A BOISSY-SOUS-SAINT-YON

RAPPORT DE PHASE 2 : VOLET TERRITOIRE

ELABORATION D'UN PROJET PARTAGE PAR L'APPROFONDISSEMENT DES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC ET DE L'ETUDE NTC

Version E - SEPTEMBRE 2011



Mandataire



SITRAMO

Territoire centre urbain

Le territoire centre urbain se caractérise par une alternance et un emboîtement des fonctions urbaines. Les séquences commerciales de Petit Ballainvilliers, des Belles-vues et des Echassons encadrent deux séquences urbaines distinctes : La Grange aux cercles ainsi que la continuité urbaine de Linas-Monthléry.

La zone commerciale de la Ville du Bois et de Ballainvilliers connaît un développement certain ; l'implantation récente de grandes enseignes, comme Castorama, est un bon indicateur de son rayonnement commercial. On note cependant la présence de parcelles encore pavillonnaires et de terrains mités qui montrent que la reconversion n'est pas totale ; ce manque d'homogénéité dans le tissu ne garantit pas une lecture sectorisée claire et définitive de cette zone ; cette caractéristique va également se retrouver dans les deux autres secteurs commerciaux. Par ailleurs, les limites en front des zones ne sont pas distinctement marquées et n'assurent pas un maintien pérenne de la ligne de contact avec les terres agricoles. Limiter le risque d'étalement urbain fait parti des enjeux importants auxquels le schéma de référence doit répondre.

L'enjeu principal va être de conforter la centralité commerciale de ces portions et d'en définir les limites physiques, en créant des aménagements adaptés et des espaces publics jusqu'alors inexistantes. Les flux circulant sur la RN20 doivent être apaisés et l'axe requalifié afin de modifier le caractère routier très marqué de ce secteur.

La séquence urbaine de la Grange Aux Cercles (La Ville du Bois, Ballainvilliers, Longpont sur Orge) se caractérise par la présence d'un front bâti de part et d'autre de la RN20. Le manque d'espace public et le fort trafic routier ont eu raison de ce linéaire construit très vieillissant et peu fonctionnel. Principalement constitué par un tissu pavillonnaire aussi bien sur les franges de l'axe que dans l'épaisseur, il est néanmoins mité et accueille des activités commerciales de taille modeste et mal intégrées. En revanche, le réseau viaire est maillé et révèle des continuités notables parallèles à la RN20 (Voie des Postes, rue des Hauts Fresnais, rue des Jardins). L'allée du château, sur la commune de Longpont-sur-Orge, constitue un élément remarquable qui agit sur l'identité du quartier. Actuellement « cloisonnée » par du bâti peu qualitatif, elle reste peu perceptible depuis l'axe routier.

Les principales centralités communales de Longpont-sur-Orge, Montléry et Linas se retrouvent dans l'épaisseur Est de la RN20 et tournées vers la vallée de l'Orge. Il existe néanmoins des « attaches » à la RN20, comme celle du centre ville de Montléry via la place de l'Europe. Cette espace en restructuration mêle de l'habitat collectif neuf avec du pavillonnaire ancien en front bâti. Il existe aujourd'hui un potentiel d'espaces publics à conforter. A partir du sud de la place de l'Europe et jusqu'à l'échangeur de la Francilienne, les franges de la RN20 laissent apparaître les continuités naturelles est-ouest et prend un caractère paysagé.



Figure 3. Etat actuel de la RN20 sur le secteur centre urbain

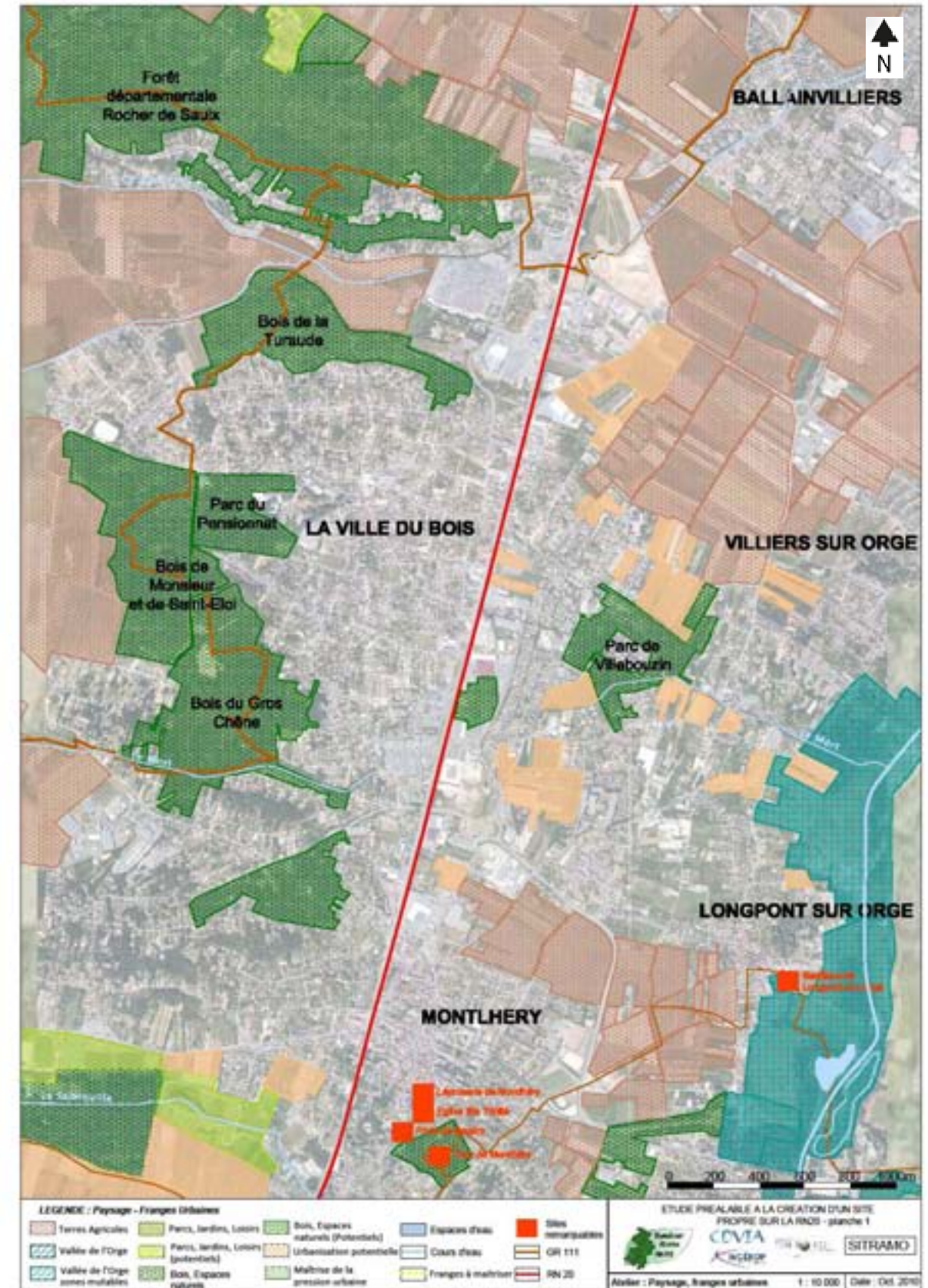


Figure 4. Carte paysagère de la séquence centre urbaine

Le territoire centre urbain

De l'analyse de ce territoire, nous en avons déduit 4 enjeux : requalifier les zones d'activités, renforcer les continuités urbaines, marquer les transitions entre les séquences et valoriser le potentiel fonctionnel et paysager des espaces ouverts.

Concernant les secteurs d'activités (Petit Ballainvilliers/Ville du bois, Echassons/Graviers/Belles-dames et Belles-vues), nous pensons nécessaire de conforter leur fonction en réorganisant les circulations d'une part et en uniformisant les aménagements urbains d'autre part. Afin de prévoir leur mutation future, il est nécessaire de réserver une largeur du gabarit suffisante ; cette surlargeur permettrait d'intégrer des circulations douces confortables, des systèmes d'assainissement paysagers (noues), et d'offrir un espace public « à l'échelle » d'une trame commerciale. Les abords de zone, souvent agricoles, doivent être marqués soit par l'aménagement de voies limitrophes permettant néanmoins les échanges, soit par l'implantation de commerces alternatifs liés aux activités agricoles (commerces en circuit court par exemple). La création d'un écoquartier sur la commune de Ballainvilliers, le long des la ZAE de la Ville du Bois, peut par exemple jouer un rôle intermédiaire, à mi chemin entre espace naturel ouvert d'un côté et secteur urbain de l'autre.

La séquence de la Grange aux Cercles doit conserver son caractère urbain. Les fronts bâtis trop vieillissants doivent être renouvelés par de nouvelles opérations afin d'apporter une meilleure offre de logement en élargissant également le gabarit routier. Cet élargissement est en outre, comme le relevait déjà l'étude NTC, indispensable à la mise en œuvre d'un site propre de transport en commun sur l'axe sans pénaliser les modes doux (piétons et cycles). La séquence se centraliserait autour d'une place accueillant des commerces et valorisant l'entrée de l'allée du château. La restructuration du tissu en épaisseur doit entraîner la création de réelles continuités ouest-est nécessaires à la cohérence globale de l'ensemble.

Plus au sud, la section urbaine de Montlhéry - Linas s'effectue en parallèle de la RN20 le long de son épaisseur est. Elle fait partie d'un ensemble urbain bordant la vallée de l'Orge et qui relie les communes d'Épinay-sur-Orge jusqu'à Leuville-sur-Orge. Les trois points d'accroche situés sur la RN20 concernent la place de l'Europe ainsi que le carrefour nord et le centre ville de Linas. La place de l'Europe doit répondre à deux fonctions : intégrer un carrefour routier ainsi qu'un pôle d'échange bus tout en offrant aux circulations douces un large espace public. Les points d'accroche de Linas possèdent les mêmes problématiques mais à des proportions moins importantes concernant les enjeux routiers ; ils doivent néanmoins relier, à terme, le secteur en développement à l'ouest de la commune avec son centre ville. D'une manière générale, il est intéressant de conserver les abords paysagers de l'axe qui se prolongent jusqu'à la Francilienne. Cette séquence « verte » se justifie aussi par la proximité d'importants sites patrimoniaux, tels que la tour de Montlhéry ou encore le Château de la Souche, ainsi que par la présence de la vallée de la Salmouille.

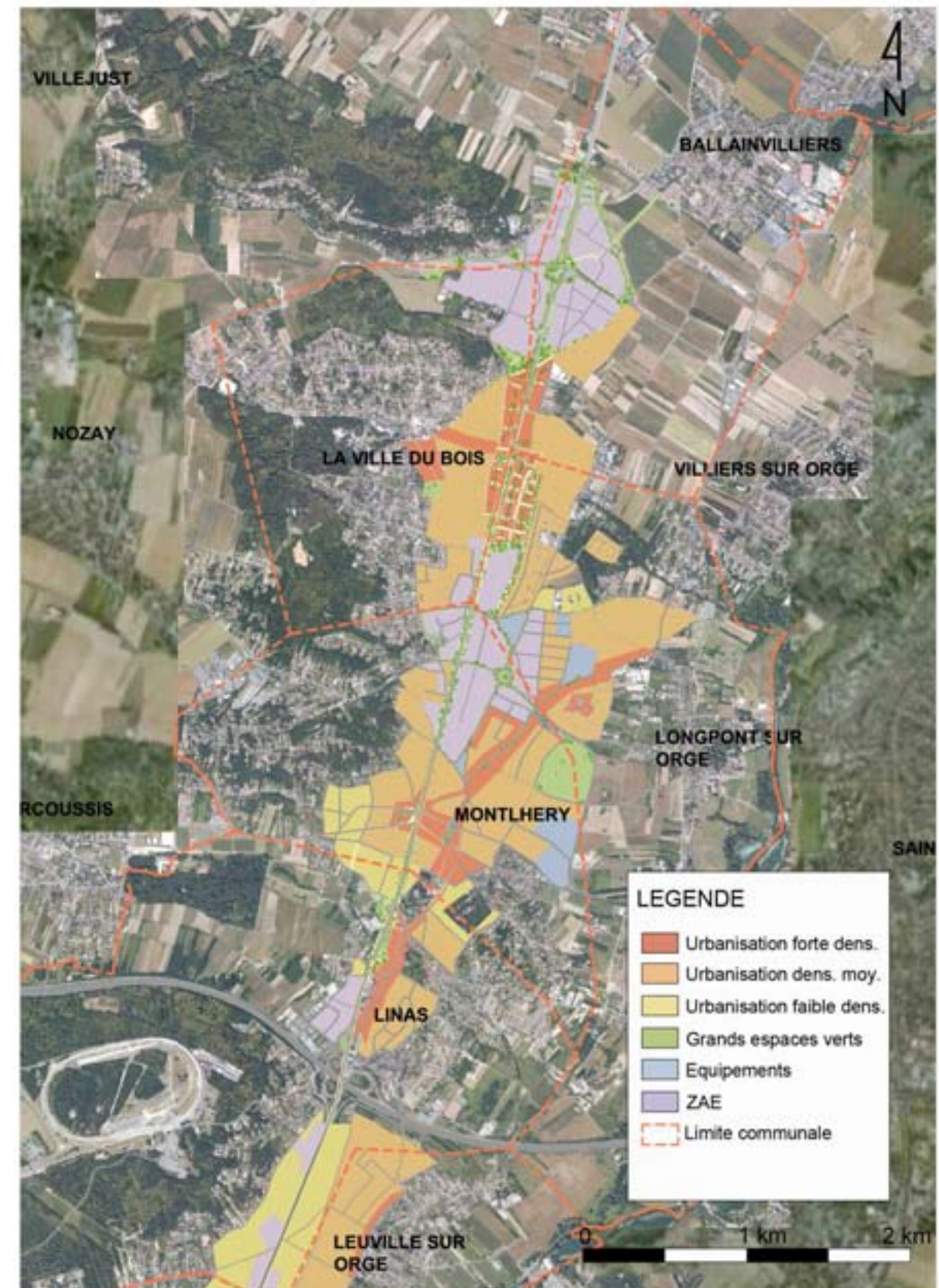


Figure 10. Proposition d'aménagements du secteur centre urbain

LA GRANGE AUX CERCLES

Règlementation actuelle

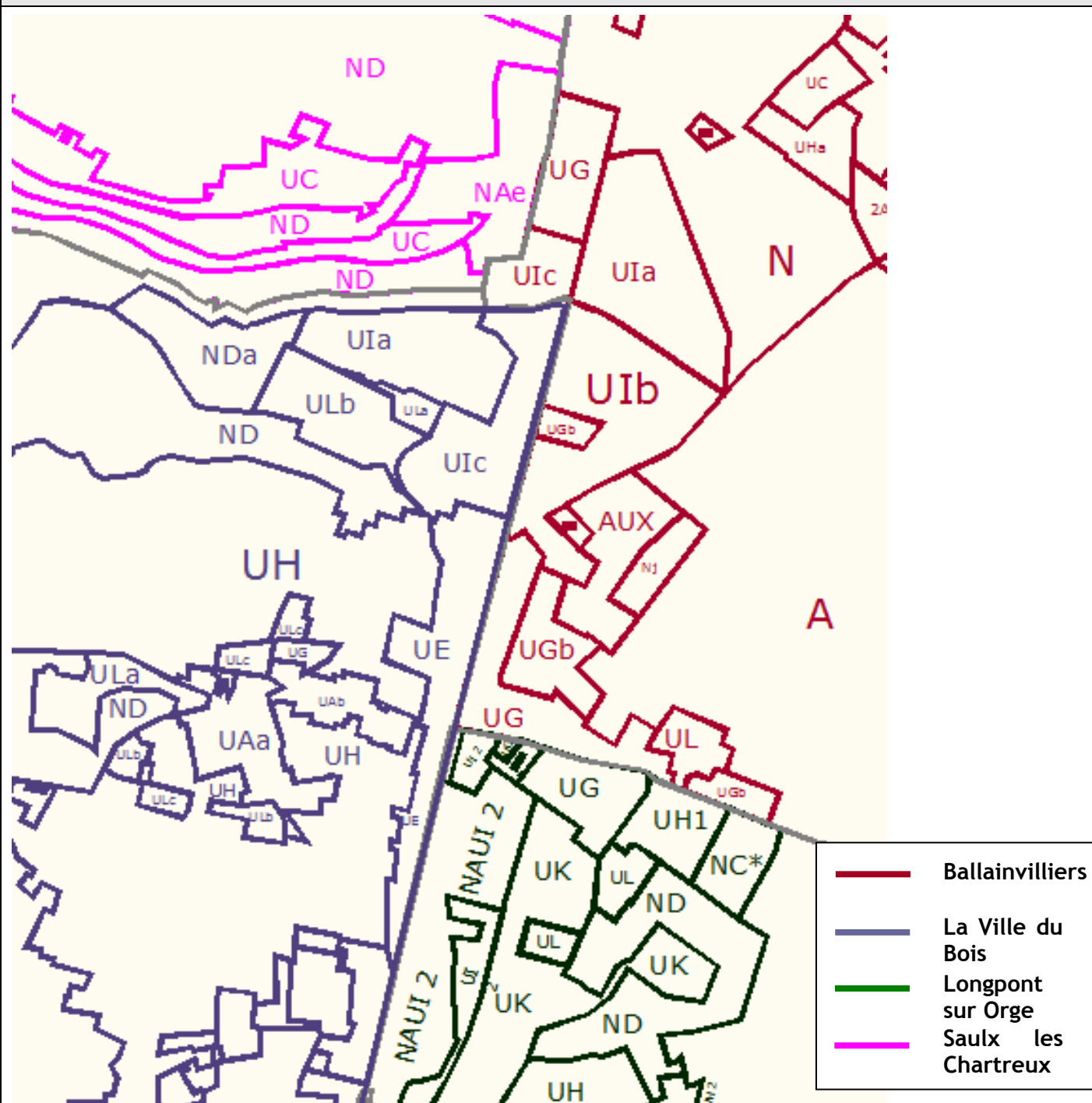


Figure 16. Rattachement des PLU du secteur Petit Ballainvilliers/Grange aux Cercles

Intentions d'aménagement



Figure 17. Plan de localisation : secteur petit Ballainvilliers/Grange aux Cercles

Caractérisation

A la Ville du Bois, les principaux zonages concernés sont les suivant :

- UI : zone réservée essentiellement à l'accueil d'activités économiques de type activités commerciales, artisanales et de services (hôtels, restaurants) ou de bureaux. Hauteur : 12 m (UIa) et 9 m (UIc).

Adaptations envisageables

Le réaménagement de la zone commerciale et des activités suppose une adaptation du règlement pour ordonner davantage l'aménagement et permettre de développer une qualité plus urbaine de l'ensemble. Il s'agit par exemple de pouvoir intégrer des prescriptions en matière d'alignements, d'implantation sur parcelle et de hauteur. Il s'agit également de pouvoir orienter les activités envisageables par ces

- UL : zone destinée à recevoir des aménagements ou des équipements publics légers, collectifs ou privés (loisirs, d'éducation, santé, socioculturels, sportifs...)
- UE : longeant une partie importante de la RN20, cette zone compte à la fois des maisons individuelles implantées au milieu de jardins, des maisons de ville à l'alignement, des bâtiments de type garages, petites et moyennes surfaces commerciales
- UH : quartiers d'habitat pavillonnaire aux surfaces constructibles limitées par les surfaces des parcelles. Hauteur maximale de 9m.

La zone ND située sur la vallée protège une zone agricole et naturelle.

A **Ballainvilliers**, les principaux zonages concernés sont les suivant :

- UI : zone urbaine destinée aux activités industrielles, artisanales et commerciales, de faible densité en UIa et de densité plus élevée en UIb. La zone UIc est dévolue aux activités commerciales. Hauteur 12,5 m.
- UG : zone urbaine centrale, à vocation mixte comprenant des habitations, des équipements et des activités économiques. Hauteur : 10 m

Une zone agricole est située à l'est de la RN20 et une zone naturelle (N) au nord.

A **Longpont**, les principaux zonages concernés sont les suivant :

- UI/NAUI : zone destinée à recevoir une urbanisation dans le cadre d'un schéma d'ensemble. En attendant elle doit être protégée contre une urbanisation diffuse qui compromettrait l'aménagement futur. Urbanisation prévue sous forme de constructions à usage d'activités économiques, artisanales, industrielles et commerciales, qui occupent une surface importante et qui ne sont pas compatibles avec le voisinage d'habitation. Hauteur : 12 m.
- UK : habitat dans le cadre d'opérations programmées. Hauteur : 12 m.

mesures.

Les espaces riverains de la RN20 au sud des espaces commerciaux et d'activité sont dévolus à une nette densification de l'habitat. La mise en place de ce projet d'aménagement suppose une refonte plus profonde des documents d'urbanisme.

La zone riveraine de la RN20 à la Ville du Bois est aujourd'hui affectée à un usage mixte et peu dense auquel sera amené à se substituer un tissu d'habitat dense et constitué. Le raccord avec les zones d'habitat existantes devra être appréhendé dans les prescriptions afin de ménager la cohérence de l'ensemble.

La zone riveraine de la RN20 à Longpont se voit aujourd'hui affecter un usage d'activités. Le projet d'aménagement y envisage en revanche une zone d'habitat dense. Un changement du règlement et du zonage en adéquation avec le projet d'aménagement retenu sera donc à prévoir. Les limites générales des zones sont toutefois peu affectées.

L'aménagement de l'espace vert entre les zones d'habitat et les zones d'activités sera à intégrer dans les règlements d'urbanisme. L'adaptation du zonage en fonction du projet sera également à considérer au nord (gestion de la lisière).

Enfin des terrains aujourd'hui agricoles seront à ouvrir à l'urbanisation sur la commune de Ballainvilliers, dans la contiguïté d'espaces non construits, mais aujourd'hui déjà ouverts à l'urbanisation.

ECHASSONS - BELLE DAMES - GRAVIERS

Règlementation actuelle

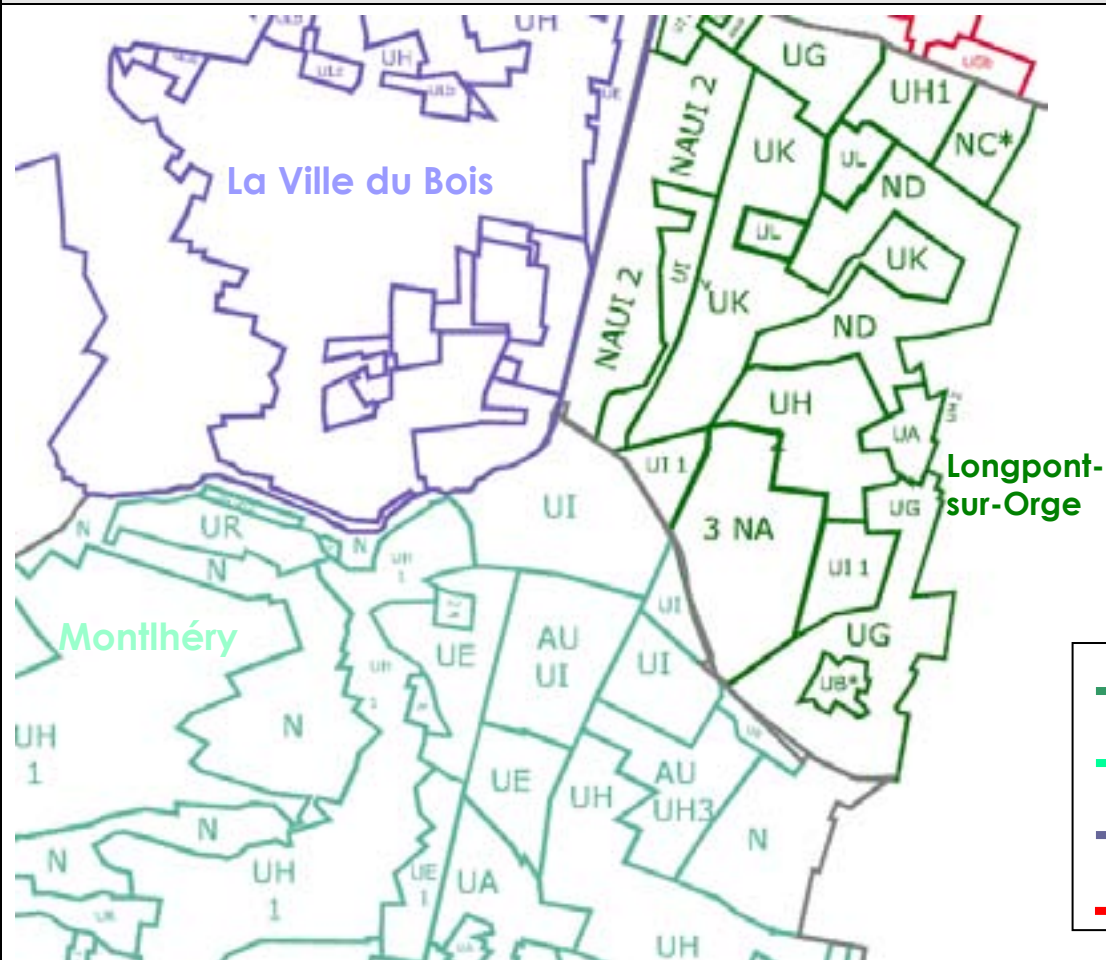


Figure 18. Rattachement des PLU du secteur des Echassons/Graviers/Belles Dames

Intentions d'aménagement

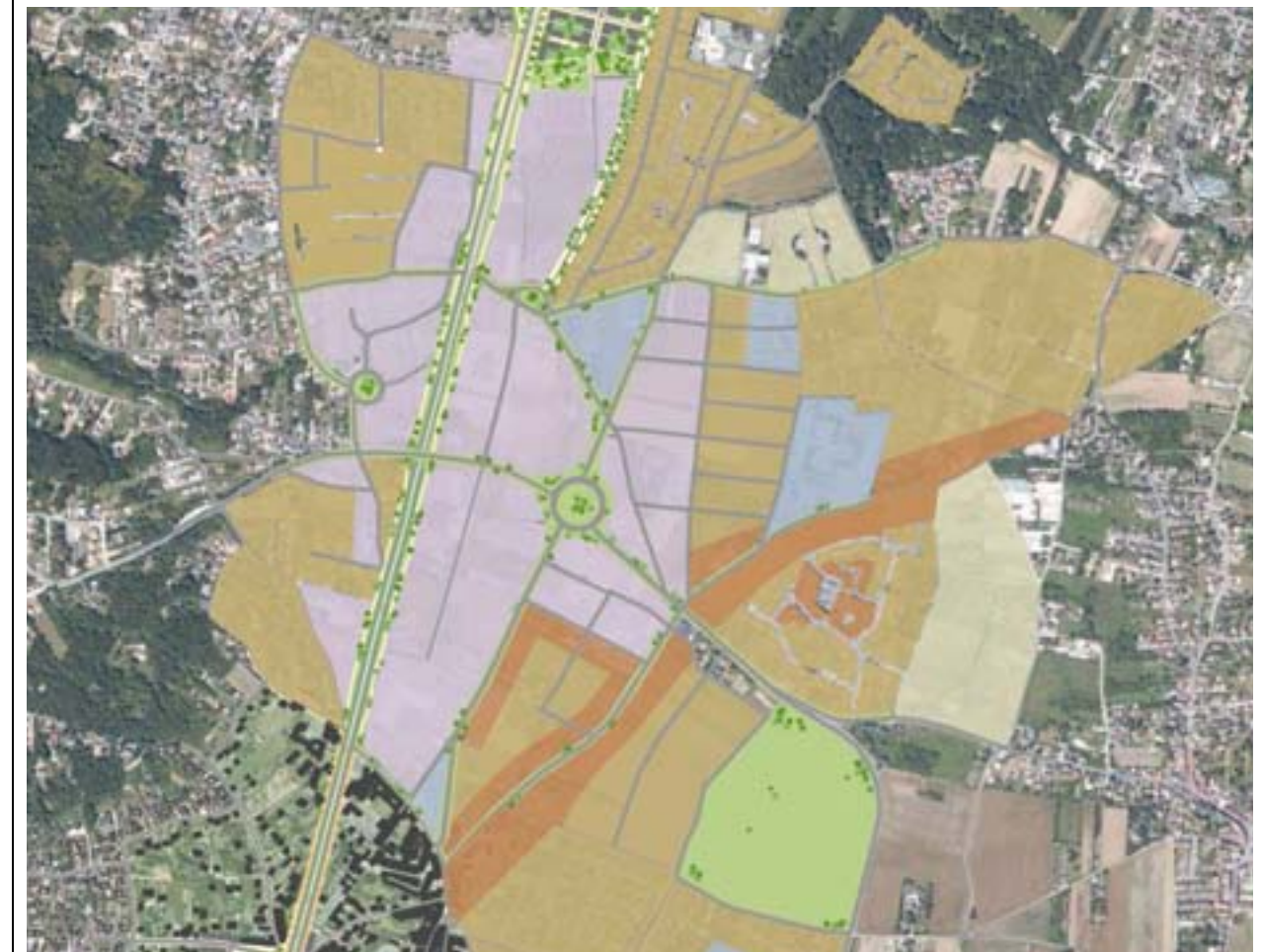


Figure 19. Plan de localisations : secteur des Echassons/Graviers/Belles Dames

Caractérisation

A **Montlhéry**, les principaux zonages concernés sont les suivant :

- UE : affectation mixte pour immeubles collectifs, des habitations individuelles et des activités artisanales, commerciales ou de bureaux. Hauteur maximale de 9 m.
- UI : affectation d'activités pour constructions et installations destinées aux bureaux, commerces, artisanat et industrie, et à la fonction d'entrepôt. Hauteur maximale de 9m, pas de limite d'emprise au sol.
- UH : affectation pour habitations individuelles isolées ou groupées avec petite activité le long des voies importantes (commerces, bureaux, artisanat). Hauteur maximale de 6 m.
- N : cette zone non constructible concerne le champ de bataille

Les zones AU sont prévues en zone UI et UE.

A **la Ville du Bois**, les principaux zonages concernés sont les suivant :

- UE : longeant une partie importante de la RN20, cette zone compte à la fois des maisons individuelles implantées au milieu de jardins, des maisons de ville à l'alignement, des bâtiments de type garages, petites et moyennes surfaces commerciales
- UH : quartiers d'habitat pavillonnaire aux surfaces constructibles limitées par les surfaces des parcelles.

Adaptations envisageables

Les affectations actuelles correspondent pour partie aux affectations souhaitées. Un certain nombre d'ajustements et de changements de vocations pourront toutefois être envisagés dans les révisions des PLU :

La densité des **zones UH** est aujourd'hui généralement limitée, que ce soit par la hauteur, par l'emprise au sol ou par l'implantation sur parcelle. Les adaptations doivent prévoir le relèvement de ces limites. Il convient également de prêter attention aux alignements et d'éviter les retraits dans les zones à densifier.

Les **zones UI** peuvent faire l'objet de mesures particulières permettant de favoriser une meilleure intégration urbaine des bâtiments d'activité et de flécher les types d'activités envisageables. La question des alignements et de l'implantation sur parcelle ainsi que les hauteurs sont à traiter dans cette optique.

Les zones à urbaniser doivent également reprendre des prescriptions conformes au projet d'aménagement.

La **zone NA** du champ de bataille de Montlhéry est maintenue et les zones limitrophes construites de manière à la valoriser.

<p>Hauteur maximale de 9m.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ UI : les catégories de zones pour les activités font varier les hauteurs (entre 9 et 12 m) et les superficies de terrain constructible (entre 30 et 60%) <p>A Longpont les principaux zonages concernés sont les suivant :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ UI/NAUI : les principales zones prévues à l'urbanisation le long de la RN20 sont aujourd'hui urbanisées. Hauteur : 12 m.▪ UK : habitat dans le cadre d'opérations programmées. Hauteur : 12 m.	<p>La zone 3NA de Longpont pourra être affectée au développement de l'habitat</p>
---	---

Inventaire spatial et typologique

La zone d'activités Ville du Bois / Petit Ballainvilliers s'articule autour de l'axe de la RN20. 3 secteurs peuvent être différenciés :

-
- Au sud-est, les ZAE des Bouleaux et des Frênes, d'intérêt communautaire, sont constituées essentiellement de moyennes surfaces. Ces zones mêlent à la fois de l'activité et quelques habitations. Ces habitations se retrouvent souvent bloquées par les tissus d'activités. Il s'agit d'une zone peu organisée et sans véritable élément structurant.
- Le secteur situé au nord-est de la zone d'activités est bien organisé : Il est composé de grandes surfaces avec un Castorama et des enseignes importantes avec entre autres Office Dépôt, La Halle Chaussures ainsi que Casa. Le stationnement dans ce secteur est mutualisé et les locaux sont pour la plupart récents.
-
- Le secteur ouest, le plus étendu, composé notamment du centre commercial Carrefour, d'un Leader Price et d'enseignes de restauration. La typologie n'est pas homogène malgré la réalisation de structures récentes. Plus au nord de cette zone, on constate un délaissé au niveau des parcelles situées près de la RN20. Néanmoins, les habitations situées le plus au nord semblent résister à la pression de la zone d'activités.

Synthèse des enjeux

Plusieurs enjeux peuvent être relevés pour la zone d'activités Ville du Bois / Petit Ballainvilliers:

- Il est nécessaire de maîtriser l'étalement de la zone commerciale du fait d'une qualité notable des paysages qui l'encadrent. La zone commerciale est effectivement entourée de terrains agricoles sur sa partie nord-est et sud-est et de bois dans ça partie ouest. De plus, cette zone commerciale est construite dans la vallée du Rouillon.
-
- Un enjeu important sur la qualité architecturale des commerces. Cette zone commerciale devra faire l'objet d'une amélioration des espaces publics : une amélioration de la configuration spatiale du bâti permettra de faire de ce secteur une zone commerciale agréable pour les piétons et les modes doux.
-
- Une réflexion doit être portée sur les types de commerces à implanter dans l'avenir sur cette zone d'activités. Une cohérence doit se faire entre les commerces de la zone d'activités.
-
- Le réaménagement de la zone d'activités Ville du Bois / Petit Ballainvilliers passe par une restructuration du carrefour de la Grande route de Chasse. L'enjeu principal de ce carrefour est de faciliter les échanges entre la zone d'activités et la RN20 et de sécuriser au mieux le secteur.
-
- Afin de limiter l'étalement de la zone d'activités, nous proposons un prolongement du bois de la Turaude jusqu'au futur écoquartier. Etant sur un point culminant, cette continuité doit être visible depuis les zones commerciales en contrebas et être bien intégrée dans les aménagements futurs. Etant située au cœur de zones à fort caractère paysager, la végétalisation de ces espaces reste importante.

Propositions

- La proximité directe de la zone d'activités avec les terrains agricoles donnerait l'occasion de réaliser des commerces relatifs à l'agriculture. Une transition logique serait ainsi constituée.

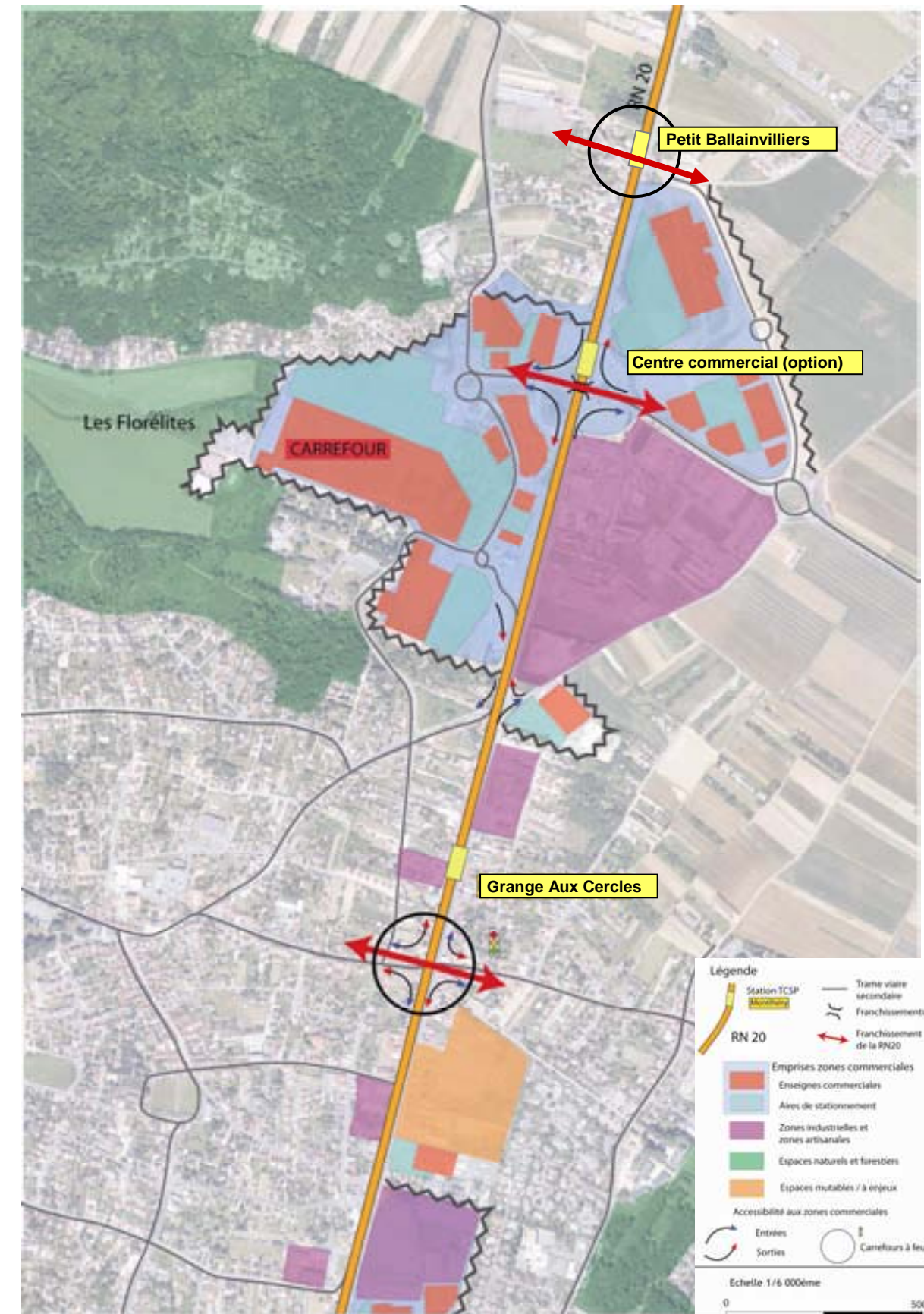


Figure 28. Organisation de la zone commerciale et économique de Petit Ballainvilliers

Inventaire spatial et typologique

Les moyennes et grandes surfaces commerciales sont essentiellement concentrées à l'est de la RN20 dans ce secteur. Les moyennes surfaces sont principalement concentrées dans la partie ouest de la nationale.

A la différence de la zone d'activités Ville du Bois / Petit Ballainvilliers qui était davantage tournée vers les commerces de proximité, la zone des Echassons, des Gravier, Belles-Dames propose davantage d'enseignes spécialisées dans le bricolage et la décoration d'intérieur. Le stationnement n'est guère mutualisé. Chaque commerce possède son propre parking. On note une hétérogénéité certaine dans l'architecture de la zone d'activités : les grandes enseignes sont tournées vers une architecture dite en « boîte à chaussures » tandis que les enseignes de restaurations ont une architecture plus recherchée.

Au sud de la zone d'activités, les constructions récentes ont été réalisées de manière plus réfléchi : les parkings sont mutualisés, et le foncier est rationalisé.

Synthèse des enjeux

- Plusieurs enjeux peuvent être relevés sur la zone d'activités des Echassons, des Gravier et Belles-Dames :
-
- L'étalement des zones d'activités doit être maîtrisé. A l'est, la transition entre espaces habités et activités doit être marquée. Le secteur sud-est est directement accolé aux terrains agricoles. Une maîtrise foncière doit être faite afin de limiter l'étalement du secteur d'activités.
-
- Les bâtiments des zones commerciales sont désorganisés. Il n'y a pas de cohérence spatiale du bâti. Un recentrage est nécessaire pour permettre une meilleure lecture du territoire en question. Un alignement des bâtiments avec l'axe de la RN20 aboutirait sur une meilleure organisation.
-
- Développer les espaces publics afin d'unifier les 3 zones d'activités.

Propositions

- Elargir l'emprise de la RN20 et réaliser de larges espaces publics.
-
- Faire en sorte que les zones d'activités soient les plus traversables possibles en limitant la création d'impasses.

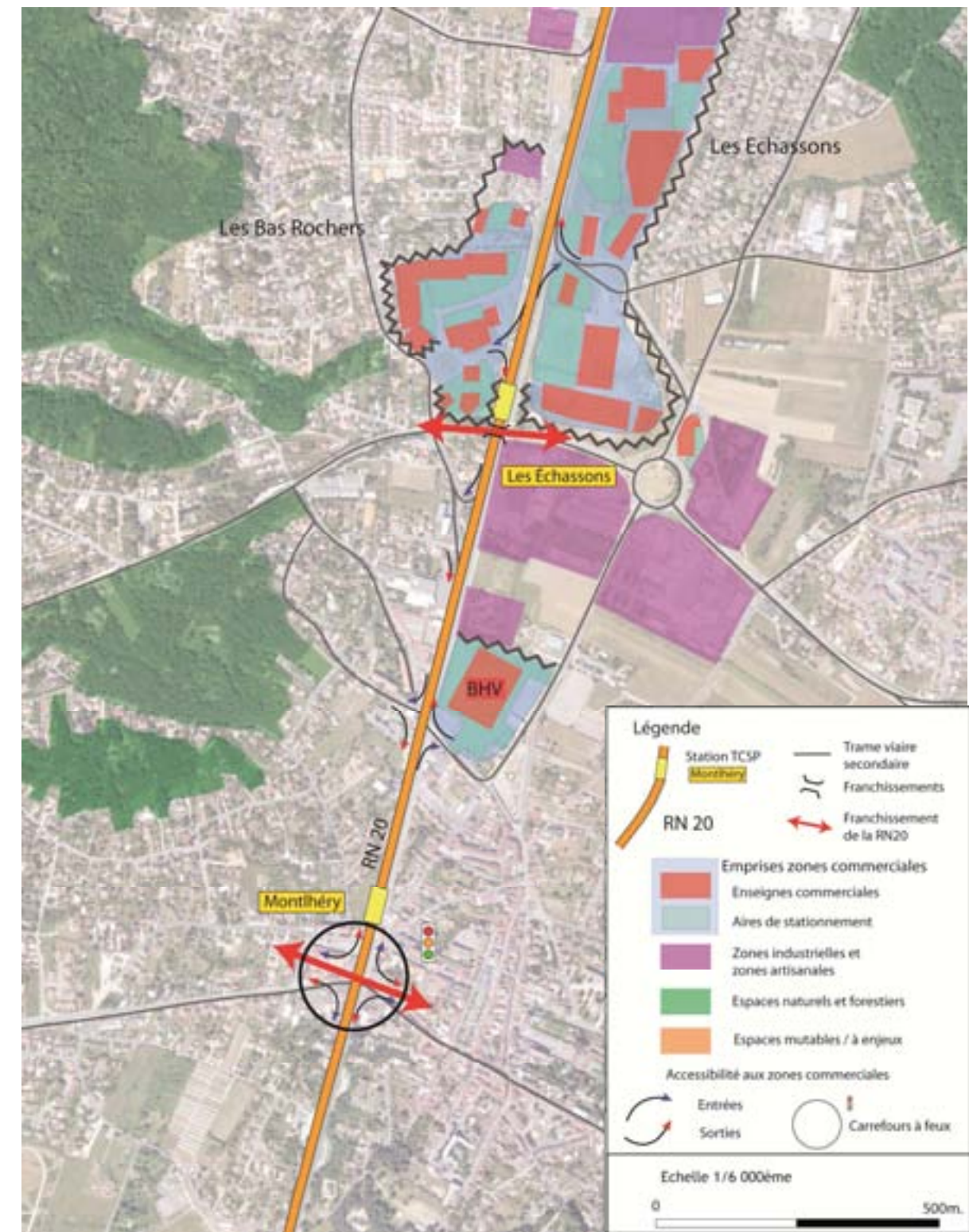


Figure 29. Organisation de la zone commerciale et économique des Echassons, Gravier, Belles-Dames

3.2.2 Une cohérence territoriale à appuyer sur un maillage de voiries hiérarchisé et support d'usages variés

Dans le secteur sud francilien, la RN20 est actuellement un axe de transit, répondant peu à des besoins émergents de traversée et de desserte locale de ses rives. Dans sa configuration actuelle, elle est un obstacle à l'urbanisation.

Plus au nord, de la RN104 à Petit Ballainvilliers, la RN20 dont les rives sont déjà construites (quoique de manière inégale et hétérogène) possède à court terme/moyen un véritable potentiel de boulevard urbain. Sa requalification entraînera celle de ses rives, et libérera un potentiel d'évolution de secteurs urbains actuellement sclérosés. La demande en mobilité actuellement insatisfaite évoluera à l'occasion de cette transformation.

Plus au nord encore, la RN20 reprend un caractère plus routier pour ne redevenir urbaine qu'à partir de la limite Antony/Massy, sous le nom de RD920.

Cette existence de séquences très différentes doit être assumée : la RN20 en tant que boulevard urbain potentiel sur un nombre limité de sections est un élément essentiel d'une reconquête du territoire. Pour autant, l'axe seul ne peut suffire à organiser et fédérer un territoire dans son épaisseur. La restructuration du réseau viaire secondaire, connecté à l'axe RN20, et de façon globale la hiérarchisation de la trame viaire sur un périmètre étendu doit permettre une meilleure lecture du territoire, et une plus grande cohésion de celui-ci.

Le projet de territoire de la RN20 n'est pas un projet d'axe ; un projet de requalification d'une voirie si structurante soit elle, dans le but de lui conférer un caractère ou une image plus homogène et urbaine ; mais un projet de territoire catalysé par la mise en œuvre d'un TCSP, et accompagné par un effort de requalification urbaine qui dépasse la simple question des infrastructures.

Le territoire est riche de sites exceptionnels (points de repères, secteurs historiques, espaces ouverts, centralités existantes ou en devenir), mais ces sites urbains ou naturels sont peu maillés entre eux. L'effet de réseau, de proximité entre des fonctions urbaines locales, à l'échelle de groupes de communes, n'opère pas.

En renversant la perspective, et pour en revenir à la question des mobilités, la mise en réseau de ces sites et équipements au-travers d'un maillage de voiries, de circulations douces, de lignes de TC, articulés autour de la RN20 requalifiée et apaisée, produira un « saut » d'échelle qui peut révéler l'existence d'un territoire riche et varié, attractif.

Aussi, les voiries structurantes à grande échelle étant déterminées (autoroutes, nationales, et RN20), il est nécessaire d'organiser les voiries de desserte locale, communales, ou intercommunales. Ces dernières s'appuient bien entendu sur le réseau de degré hiérarchique supérieur mais doivent répondre à des enjeux de déplacements et de parcours du territoire de nature très diverses.

Dans le schéma de référence,

- la RN20 permettra une liaison rapide et directe entre certains secteurs ou pôles du territoire, elle offrira également une visibilité et une accessibilité aux grandes fonctions urbaines qui la bordent ou la borderont,
- les voiries connexes structurantes viendront se brancher sur cet axe afin de desservir les centres attractifs placés plus à l'écart de la RN20, organiser les réseaux de polarités urbaines dans l'épaisseur des tissus, effacer l'effet de coupure que représente actuellement l'axe. Ces voiries secondaires pourront relier les centres-villes en empruntant un itinéraire libéré des contraintes routières de la RN20, accomplir la mise en relation des fonctions urbaines actuellement perçues comme totalement dissociées, lointaines par les trajets possibles actuellement mais géographiquement très proches.

Cette organisation d'un réseau secondaire d'espaces publics de continuités intercommunales nécessite cependant pour sa mise en œuvre, de maîtriser les effets induits de la requalification de la RN20.

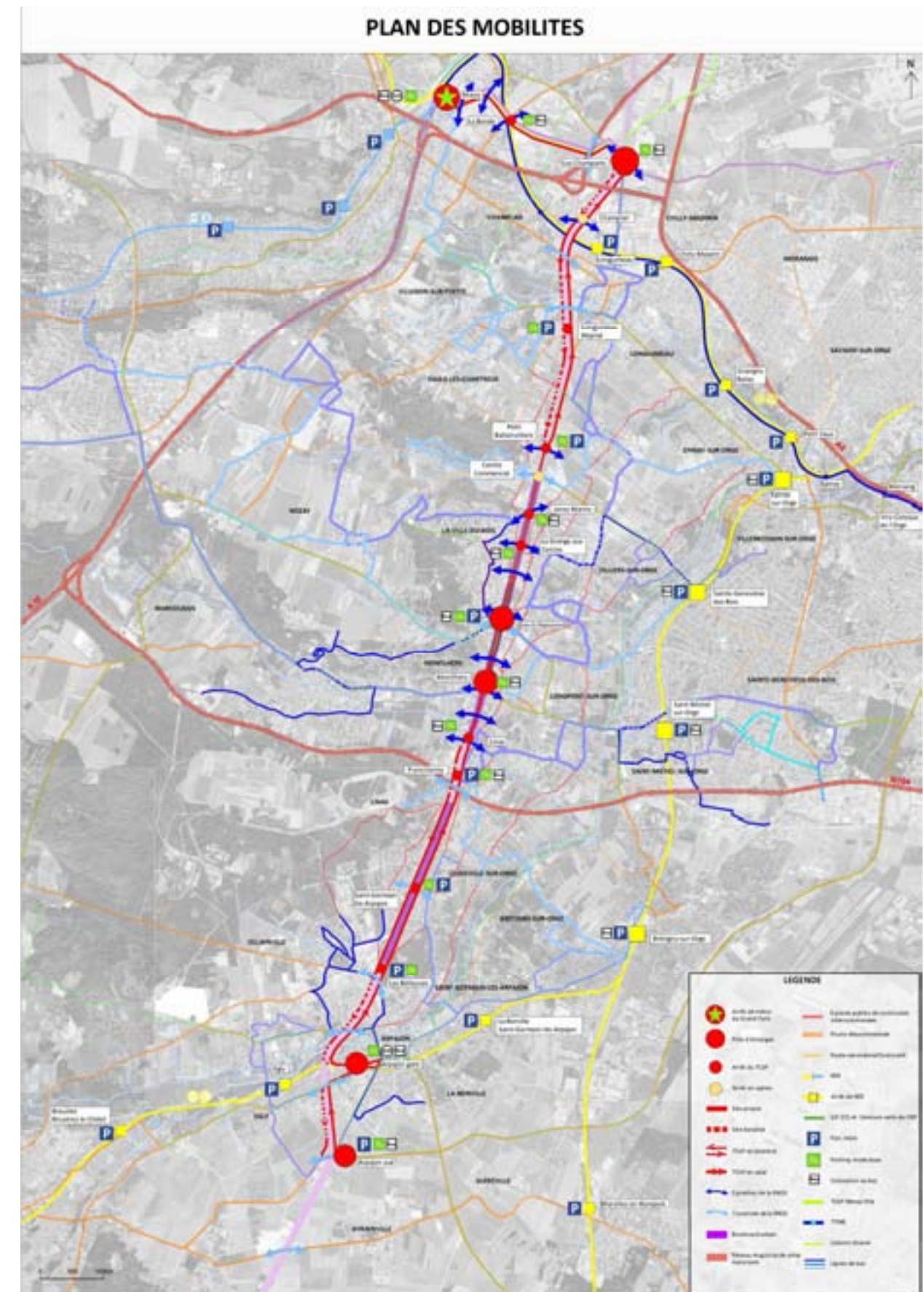


Figure 30. Schéma général des mobilités

3.2.4.2 Section au Nord de la Francilienne

La section de la RN20 située au Nord de la Francilienne traverse les communes de Linas, Montlhéry, La Ville du Bois et Ballainvilliers. Les niveaux de trafic sur cette section sont moins forts qu'au Sud de la Francilienne mais demeurent importants (entre 52 000 à 55 000 véhicules/jour-données 2009- et 1 500 à 2 500 véhicules/h par sens aux périodes de pointe de circulation). A titre d'exemple, le trafic sur la Francilienne entre A10 et RN20 avoisine les 60 000 véhicules/jour. La part des poids lourds sur cette section de la RN20 est plus faible (3 à 5%).

La fonction de cette séquence de la RN20 ne s'arrête pas aux liaisons Nord-Sud. Elle intègre également l'échange avec les voiries départementales Est-Ouest, sur lesquelles le trafic traversant est important à l'heure actuelle, notamment :

- La RD46 et RD446 (Saint-Michel-sur-Orge -Montlhéry-Marcoussis)
- La RD133 et RD35 (Longpont-sur-Orge - Montlhéry - Nozay)

Le trafic sur ces axes est important aux périodes de pointe dans la mesure où les déplacements entre les zones d'activités de Courtabœuf et les zones de logements (à l'Est-vallée de l'Orge) sont significatifs (le matin depuis l'Est et le soir depuis l'Ouest). De plus en cas de forte saturation des axes structurants (RN104), ces voies représentent des itinéraires de 'shunt' du réseau autoroutier (Francilienne).

En terme de gestion des échanges, la section de la RN20 au Nord de la Francilienne propose 3 carrefours à feux (échanges avec la rue de l'Arpajonnais à Linas, échanges avec la RD446 Place de l'Europe à Montlhéry, échange avec la rue du Perray à la Ville du Bois). Le reste des échanges est géré par des bretelles d'entrées et sorties, notamment les échanges avec la RD35 et les échanges avec la RD186 (centre commercial de la Ville du Bois).

La vitesse autorisée sur cette section varie entre 90km/h (section en périurbain) et 70 km/h (traversée de la Ville-du-Bois et Montlhéry).

REAMENAGEMENT EN BOULEVARD URBAIN (PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT)

Le réaménagement de la RN20 suite à l'insertion du TCSP à terme induit la réduction du niveau de service de l'axe. En effet, sur la section Ballainvilliers↔ Francilienne, le projet de TCSP prévoit l'insertion du site propre en axial et donc la création de nouveaux carrefours à feux sur le linéaire, ces derniers ayant pour principales fonctions :

- La protection de l'insertion du TCSP dans son site propre (dans le sens Nord-Sud à Ballainvilliers et dans le sens Sud-Nord à Linas).
- La protection des traversées piétonnes au droit des arrêts du TCSP (l'insertion se faisant en axial)
- La priorité absolue au TCSP et ainsi un gain de temps notable par rapport à un trajet en voiture.
- La création de nouvelles liaisons Est↔Ouest de part et d'autre de la RN20 (diffusion des mouvements de tourne-à-gauche notamment)

La section de la RN20 traitée en Boulevard urbain se situe entre le carrefour avec la route de Chasse (Ballainvilliers Nord) et le Sud de Linas (au droit de la rue de la Lampe).

La gestion des feux tricolores sur la RN20 devra être coordonnée et donc assurer une fonction de régulation de l'axe, aussi bien en termes de vitesses (limitation à 50 km/h) qu'en terme de trafic.

Les carrefours sur cette section se définissent de la manière suivante :

Carrefours existants :

- Carrefour RN20 / Rue du Perray / rue des Cailleboudes (station TCSP) **La ville du Bois**
- Carrefour RN20 / Rue du Pont aux Pins (station Echassons) **La ville du Bois-Montlhéry (P+R)**
- Carrefour RN20 / RD446 - Place de l'Europe (station TCSP) **Montlhéry**

- Carrefour RN20 / Rue de l'Arpajonnais - (station TCSP) **Linas**

Carrefours projetés

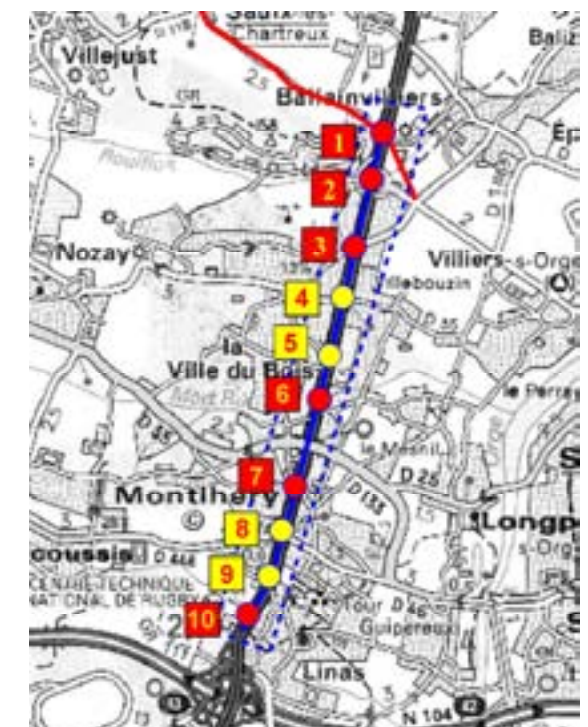
- Carrefour RN 20 / Route de Chasse Nord (avec possibilité d'une station) - **Ballainvilliers**
- Carrefour RN20 / Centre commercial de la Ville du Bois (place carrée avec possibilité de station TCSP) - **La ville du Bois**
- Carrefour RN20 / Route de la Grange aux Cercles -Joncs Marins (avec possibilité de station TCSP)- **La ville du Bois**
- Carrefour RN20 / Rue de Paris / Rue de Nozay **Montlhéry**
- Carrefour RN20 / Rue de la Lampe -**Linas**

La création de nouveaux carrefours s'inscrit dans la requalification en boulevard urbain sur cette section de la RN20 et doit accompagner le rabattement des axes Est↔ Ouest sur le TCSP, à l'image de la RD35 et de la Route de Chasse. Le positionnement précis des parcs relais n'est pas encore totalement défini mais le rabattement des axes transversaux a été pris en compte, aussi bien pour l'intermodalité (véhicules=> TCSP RN20) que pour les réseaux de bus existants (place de l'Europe notamment).

D'autre part, le réaménagement de la RN20 et la création de nouveaux carrefours induit une modification des logiques de circulation autour de cet axe. La RN20 s'inscrit dans ce cadre comme un axe d'échange intercommunal et non plus comme une voie de transit entre la RN104 et l'A10. Dans cette perspective, les voies de circulation autour de la RN20 devront s'inscrire dans une logique de boucles de circulation rabattues sur la RN20, sans que celles-ci puissent être utilisées comme voies de substitution ou de 'shunt' à la RN20.

	Nom du carrefour	Intermodalité
1	Carrefour RN20 / Route de Chasse Nord (Station Petit ballainvilliers)	Parc relais
2	Carrefour RN20 / Route de Chasse Sud	
3	Carrefour RN20 / Route de la Grange aux Cercles (Joncs Marins)	
4	Carrefour RN20 / Rue du Perray (Station Grange aux Cercles)	
5	Carrefour de la rue des près	
6	Carrefour RN20 / Rue du Pont aux Pins (Station Echassons)	Parc relais
7	Carrefour RN20 / Rue de Paris	
8	Place de l'Europe (Station Montlhéry)	
9	Carrefour RN20 / Rue de l'Arpajonnais	
10	Carrefour RN20 / Rue de la Lampe (Station Linas)	

Zoom sur la requalification de la RN20



3.4 TCSP, requalification de l'axe : repères en termes de phasage de mise en œuvre

Ce chapitre a pour but de préfigurer les actions qui seront déclinées dans le 3^{ème} volet de l'étude. L'ordre des priorités des actions proposées repose sur une recherche de cohérence des actions, de lisibilité de l'action publique à l'échelle du projet de transport, et de préfiguration précoce du réseau structurant de Transports qui est l'épine dorsale du projet de territoire.

3.4.1 Phase 1 : court terme

La phase 1 proposée vise à lancer les premières actions significatives sur l'axe. Ces actions sont de 3 natures distinctes, complémentaires.

Une préfiguration de la ligne de TCSP RN20 :

- Préfiguration du TCSP par la « création de la ligne », restructuration du réseau en conséquence : par « fusion » des lignes DM 151 et DM 153,

La mise en place de mesures conservatoires nécessaires pour préparer les aménagements à venir :

- Mise en place de mesures conservatoires anticipant les besoins d'espace nécessaires aux aménagements futurs
- Parmi ces mesures figurent la mise en œuvre progressive de plans de circulation intercommunaux, raisonnés, destinés à anticiper l'évolution de la capacité de l'axe RN20, mais aussi à préfigurer les usages possibles du territoire.

La réalisation de carrefours sur la RN20, effacement de ses effets de coupures sur certains secteurs stratégiques

- Au niveau de la future route des Chasses, permettant aux habitants du nord du Val d'Orge de rejoindre la RN20 au nord du centre commercial de la Ville du Bois, et de rendre plus accessible la zone et l'écoquartier projeté à Ballainvilliers,
- Au niveau des Joncs Marins, en entrée de la séquence de la Grange aux Cercles,

Ces deux premiers aménagements ont la vertu de mieux tracer ou préfigurer les limites de la zone du centre commercial.

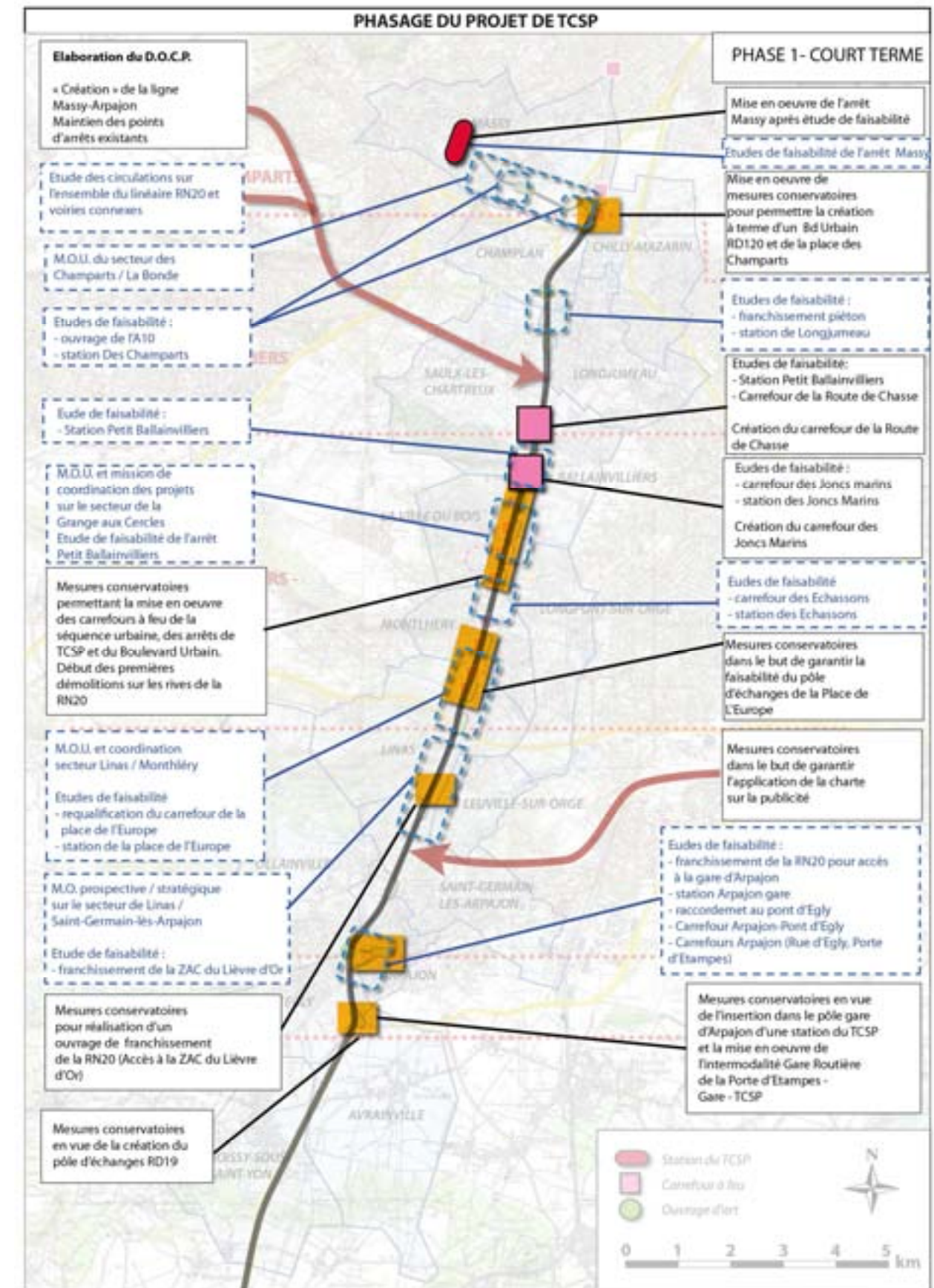


Figure 48. Phasage – Phase 1 Court terme

3.4.2 Phase 2 : moyen terme

La phase 2, de moyen terme suit la logique des premières actions, en organisant une série d'interventions en bout de ligne de préfiguration du TCSP :

- Amélioration du franchissement de l'A10 pour la ligne
- Le rabattement en gare d'Arpajon est rendu direct par la création d'un ouvrage de liaison entre le parking de la Gare et la RN20.
- Création d'un franchissement souterrain ou aérien au droit de la ZAC Lièvre d'Or à St Germain les Arpajon.
- Mise en place de la majorité des arrêts de la ligne : Champarts, Longjumeau, Petit Ballainvilliers, Joncs-Marins, Echassons, Montlhéry et Arpajon gare.
- Requalification des carrefours des Echassons et de la place de l'Europe.

En parallèle, le débouché de la ZAE de la Vigne aux Loups sur la RN20 est réalisé afin de désenclaver la zone.

Pour les autres secteurs de la RN20, les mesures conservatoires sont maintenues, les démolitions en cours à la Grange aux Cercles se poursuivent tant que les conditions de mise en œuvre du Site Propre puis des séquences de Boulevard Urbain ne sont pas réunies.

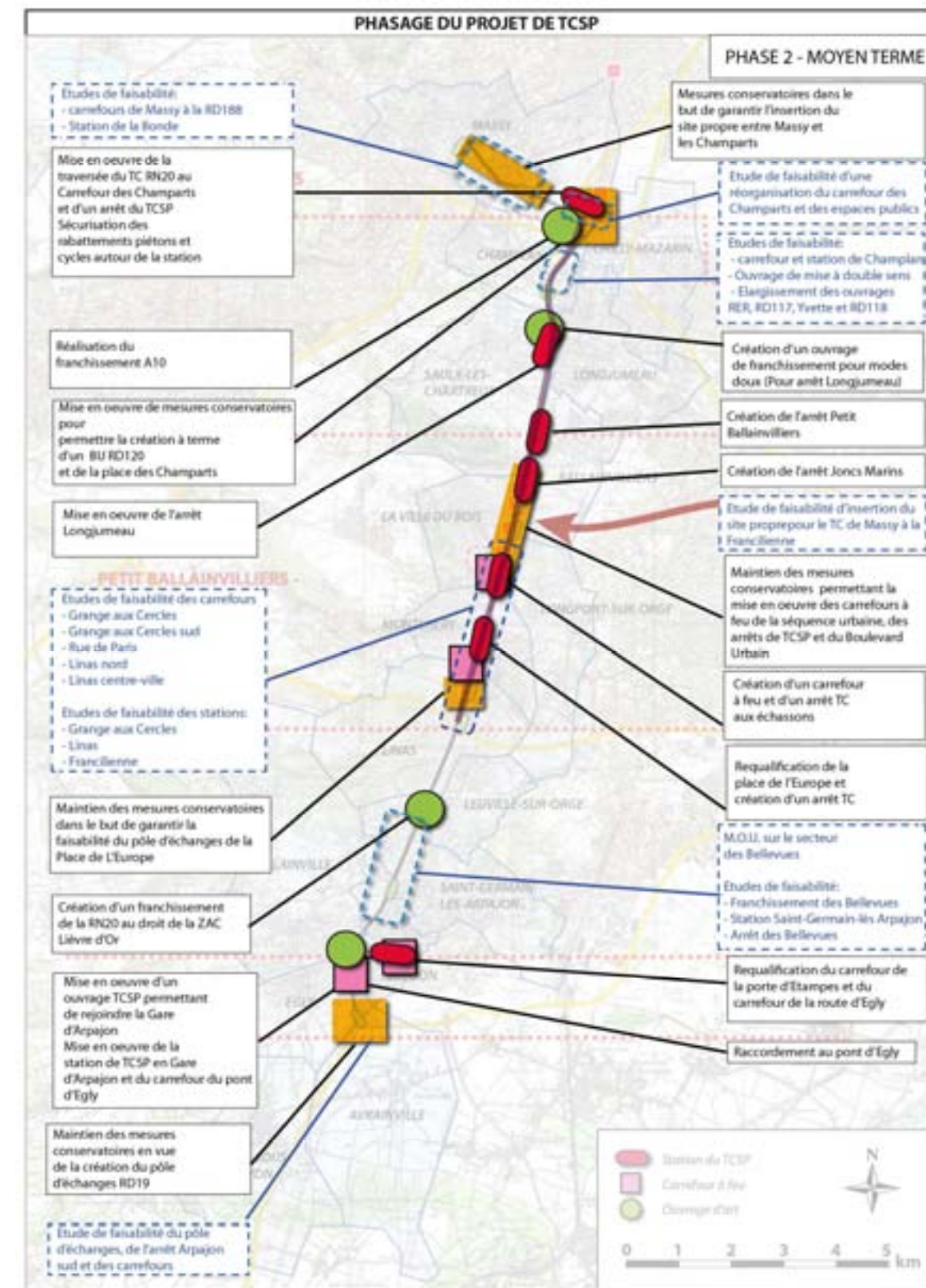


Figure 49. Phasage – Phase 2 Moyen terme

3.4.3 Phase 3 : long terme

Des aménagements plus conséquents sont envisagés en phase 3.

- Mise en œuvre du Site Propre et de tout ou partie du Boulevard Urbain de la RD120,
- Poursuite des démolitions du bâti impacté par le boulevard urbain à la Grange aux Cercles,
- Création en une phase du site propre axial de Linas au carrefour de la nouvelle Route des Chasses,
- Requalification/création des carrefours de Massy, des Champarts, de Champlan, Grange aux Cercles, Grange aux Cercles sud, Rue de Paris, Linas Nord, Linas centre, Arpajon sud.
- Mise en service des arrêts de la Bonde, Champlan, Grange aux Cercles, Linas, Francilienne, Saint-Germain-lès-Arpajon, Bellevues et Arpajon sud.
- Mise en relation urbaine du quartier des Bellevues à Ollainville/Arpajon ouest et Arpajon nord au-travers de la RN20,
- Aménagements définitifs des espaces publics d'intermodalité Gare RER C d'Arpajon - Arrêt du TCSP RN20 - Pôle d'échanges de la Porte d'Etampes,
- Aménagement du pôle d'échanges RN20 / RD19.

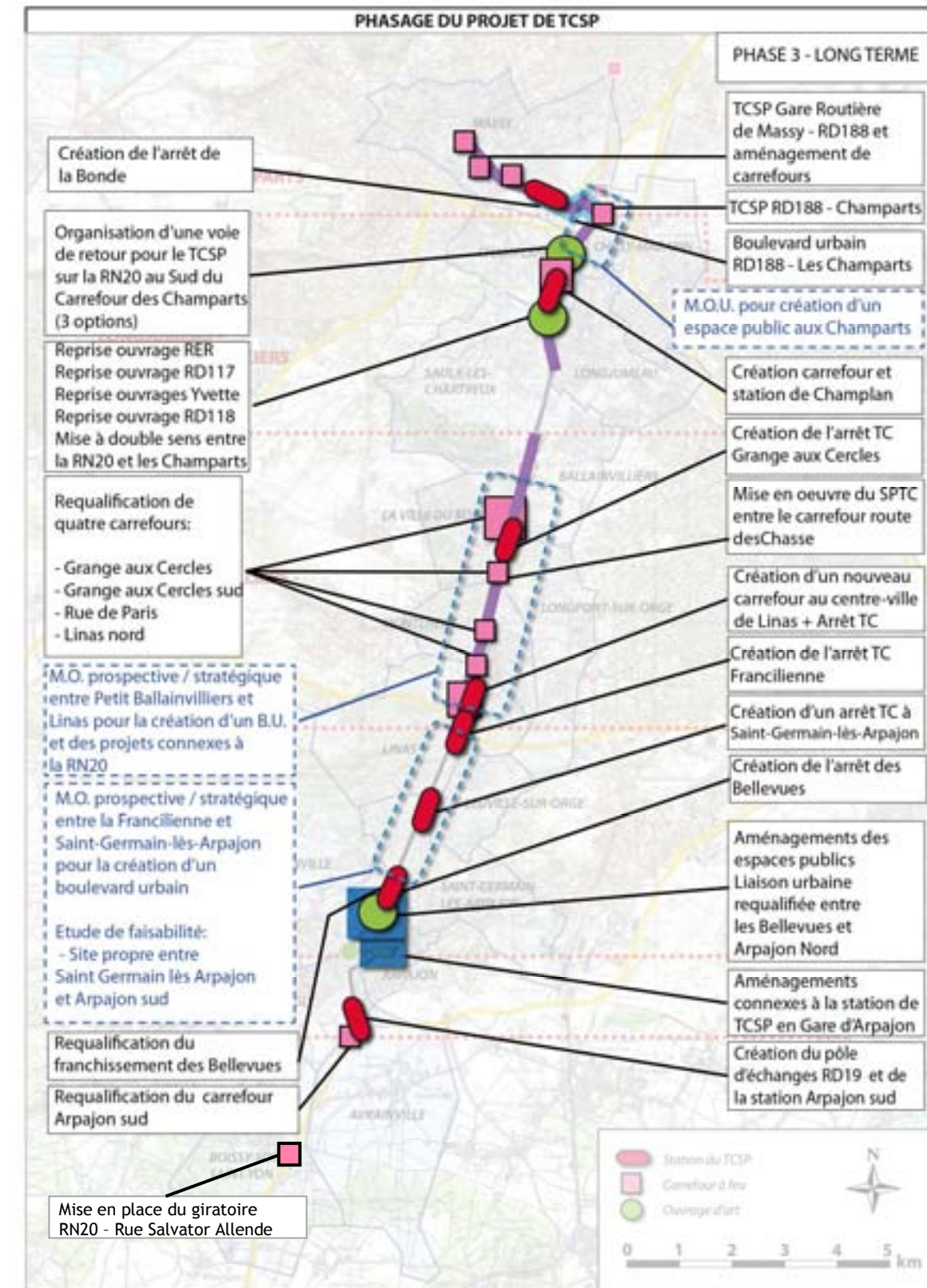


Figure 50. Phasage – Phase 3 Long terme

3.4.4 Phase 4 : long terme (suite)

Les aménagements définitifs d'un certain nombre de secteurs aboutissent à la livraison de :

- la place des Champarts,
- Le Boulevard Urbain du cœur du territoire de Linas à La Ville du Bois et Ballainvilliers : la partie centrale du territoire est dotée d'un espace publics fédérateur, favorisant une organisation intercommunale et des projets ambitieux sur les rives de l'ex-RN20.
- Dernier tronçon du TCSP, au sud de la Francilienne, entre Arpajon Gare et Linas.

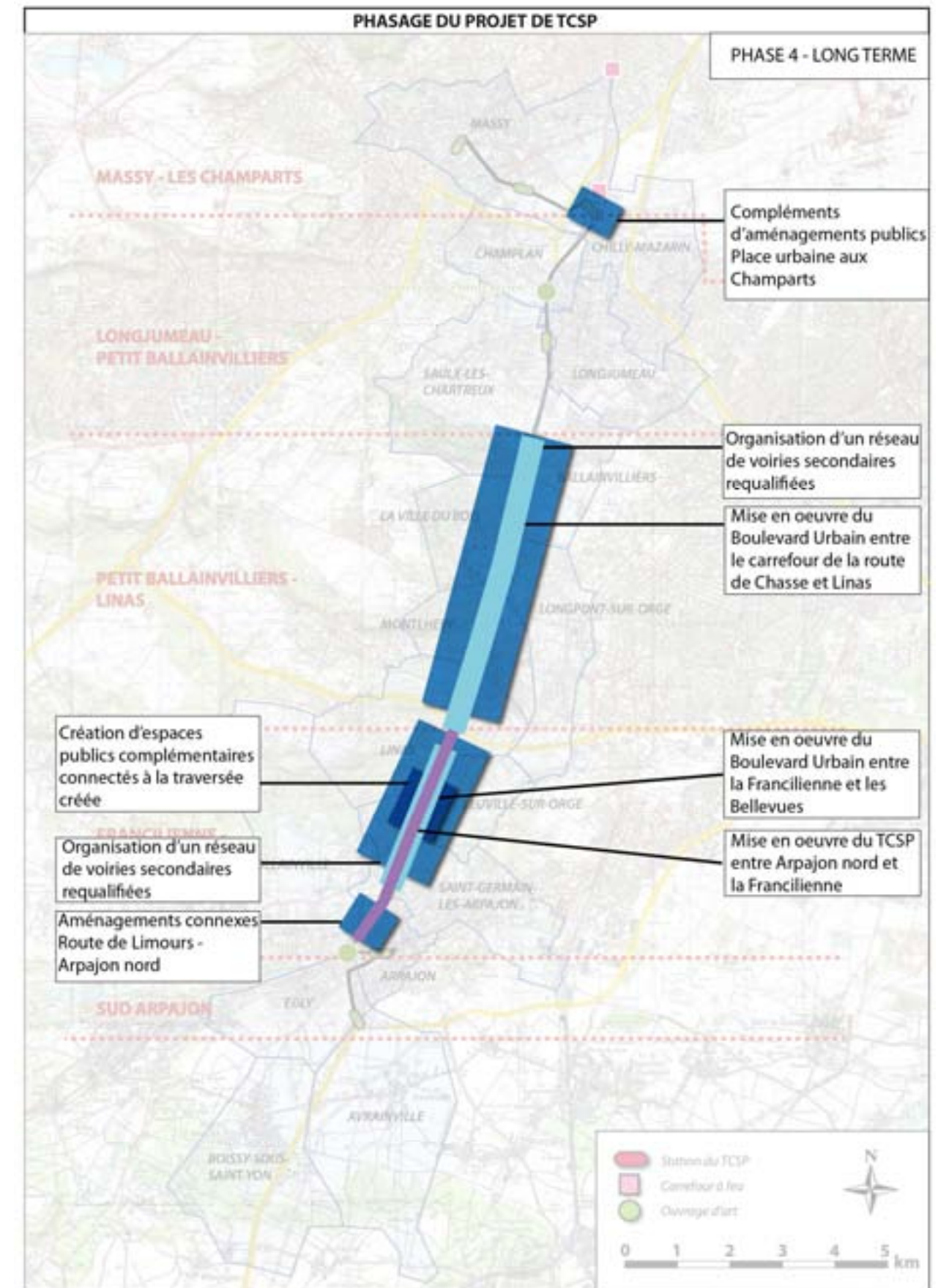


Figure 51. Phasage – Phase 4 Long terme (suite)

3 PETIT BALLAINVILLIERS

ETAT ACTUEL - DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Communes traversées : Ballainvilliers, La Ville du Bois

Linéaire : 1 200m sur la RN20 de la route de la Grange aux Cercles jusqu'au prolongement de la route de chasse.

Caractéristiques de la RN20 :

- RN20 routière 2x2 voies avec bordure centrale,
- Quelques contre-allées de desserte des zones d'activité,
- Pas d'aménagement piétons ou circulations douces,
- Echangeur RN20 / Grande route de chasse (RD186).

Organisation des circulations :

- Circulation BUS

Trois lignes de bus circulent actuellement sur cette portion (DM151, DM152, DM153)

- Circulations douces

Pas de place distincte pour les circulations douces sur la RN20 mais des mouvements sont possibles dans une épaisseur plus élargie du tissu urbain.

Localisation d'une piste cyclable le long de la RN20, à proximité du centre commercial.

Typologie de tissu et contraintes :

- Des activités peu qualifiantes aux abords de la RN20 et une approche du centre commercial peu qualifiée,
- Un bâti dégradé le long de la RN20,
- La présence de mitage, ce qui confère des limites peu perceptibles. Aussi, les espaces ouverts ne sont pas valorisés à leur juste valeur,
- La fonction commerciale n'est pas lisible,
- Liaisons difficiles entre les deux rives de la RN20, qui fonctionnent de manière dissociée.

Enjeux :

Requalification pour marquer l'entrée du boulevard urbain et « l'entrée de ville commerciale »

Traitement qualitatif des limites : limites à l'urbanisation et limites des espaces agricoles

Travail sur les rives de la RN20 avec une première séquence commerciale pour le boulevard urbain

Enjeux de rabattement des VP et des circulations douces vers un arrêt du TCSP

Secteur amorçant la transition urbaine au sud

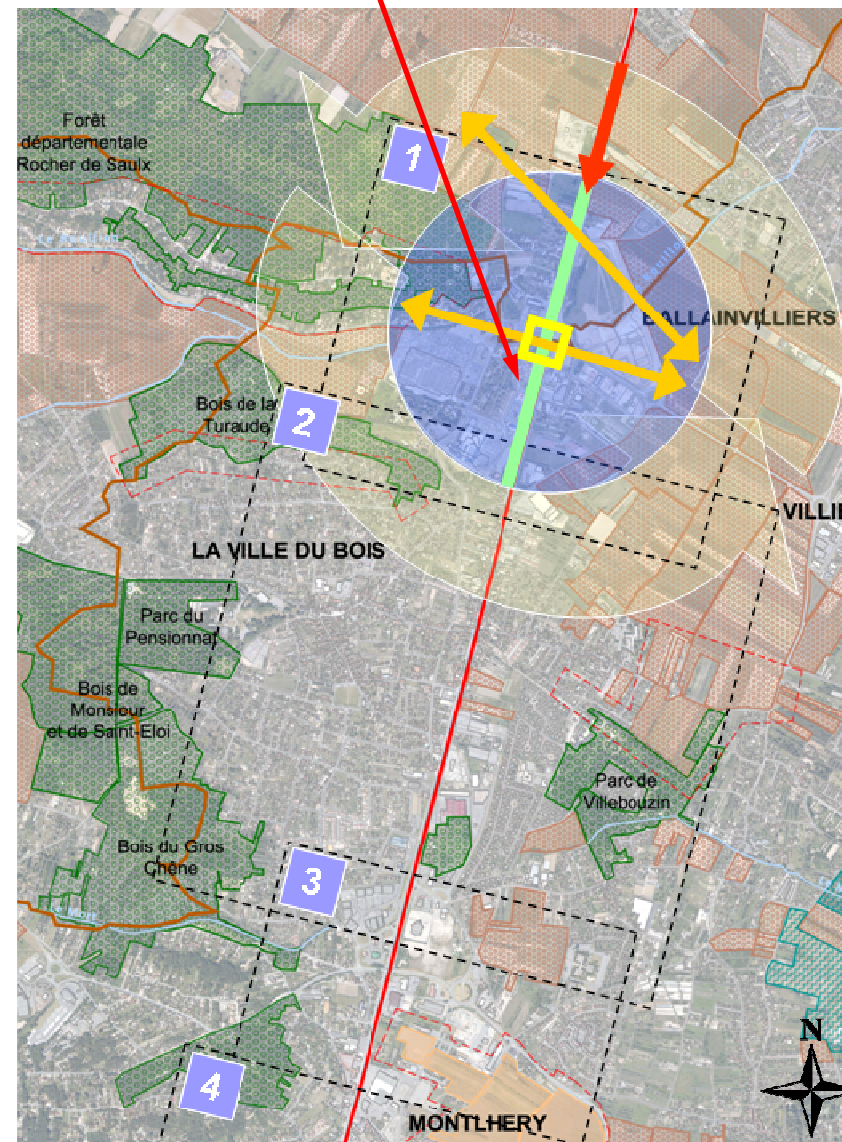


Figure 81. Principe de fonctionnement du secteur du Petit Ballainvilliers

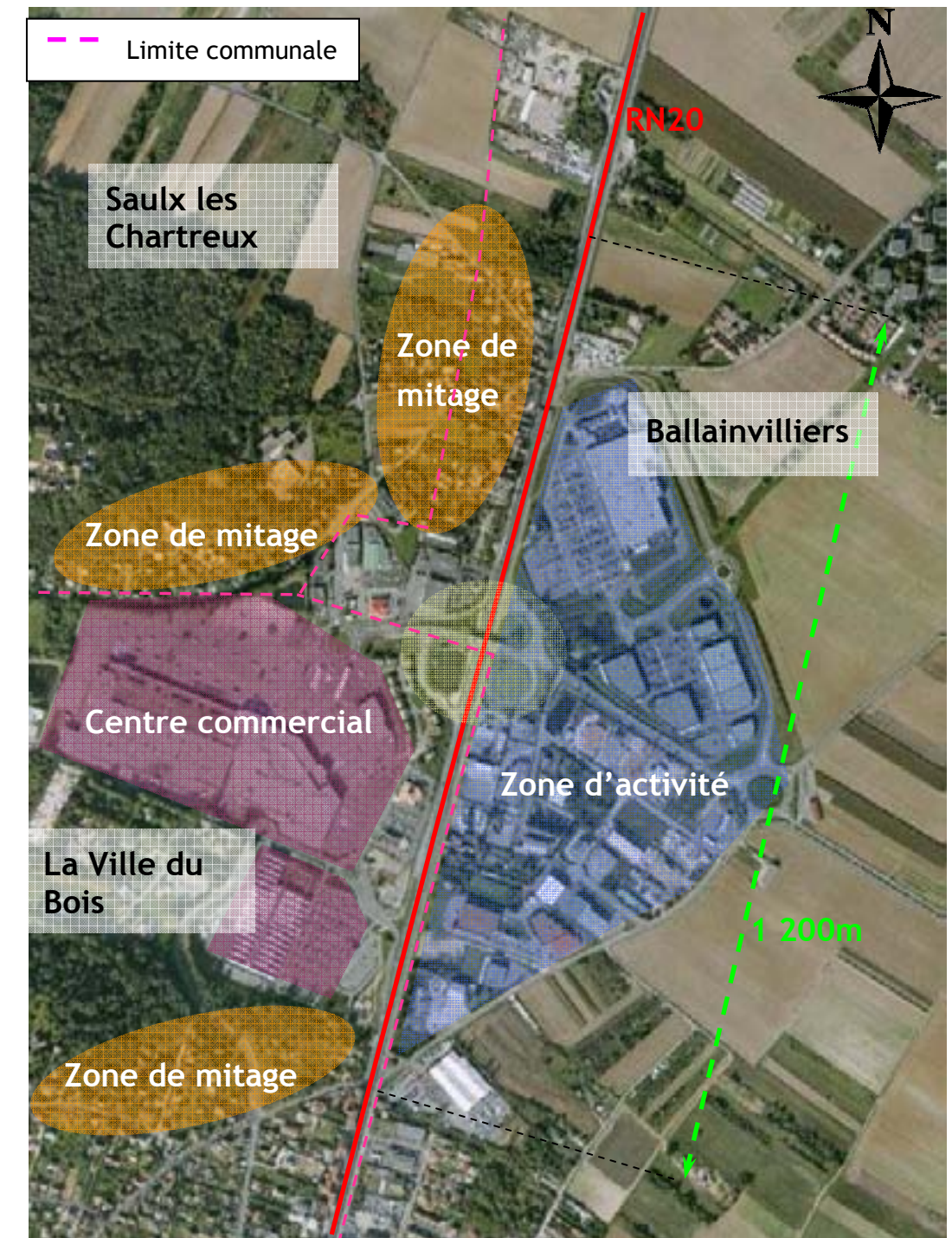


Figure 82. Situation actuelle de Petit Ballainvilliers

PROPOSITIONS GENERALES

Caractéristiques de la séquence :

L'objectif est de redynamiser les activités commerciales en structurant un centre commercial contemporain, en mettant en relation les différents types d'activité et en permettant qu'il fonctionne comme un pôle commercial unique et attractif.

Gabarit de l'axe :

Définir un profil adapté à l'activité commerciale qui reste en adéquation avec l'échelle du site. Le gabarit minimal proposé est de 39m et peut s'étendre à 51m.

Spécificités :

Compléter le secteur d'activité commerciale avec un pôle en lien avec les activités agricoles

- en définissant des limites claires entre le périmètre urbain et les espaces agricoles
- en tirant parti de la confrontation de la zone d'activité commerciale et des espaces agricoles
- en trouvant des points de rencontre des deux activités
- en renforçant l'effet vitrine de la RN20 et en l'utilisant pour la préservation des espaces agricoles

Réorganiser l'occupation du sol

- en réparant les situations de mitage en rive ouest de la RN20
- en effectuant un traitement et une homogénéisation des rives

Implanter un arrêt du TCSP au droit du carrefour de la route des Chasses, au nord du Centre Commercial de la Ville du Bois, avec possibilité de rabattement VL sur cet arrêt (Parc Relais).

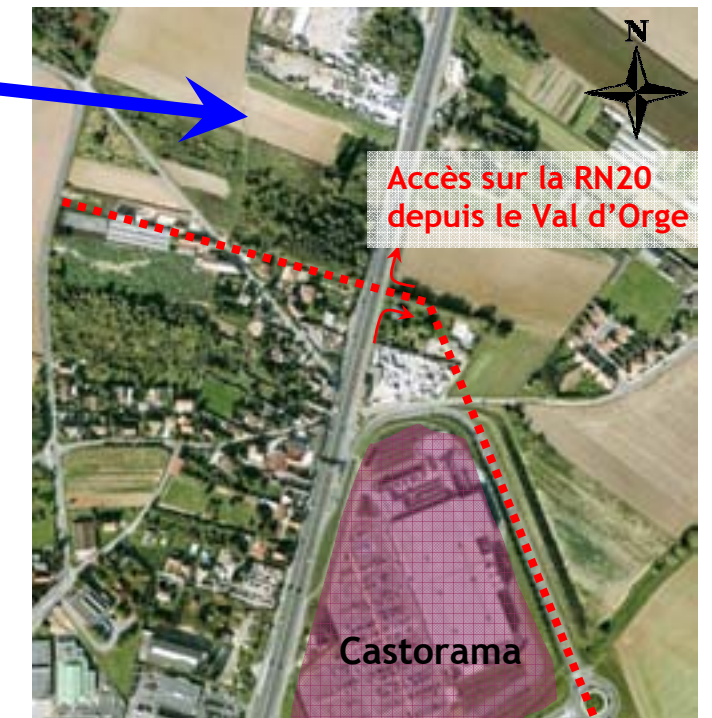
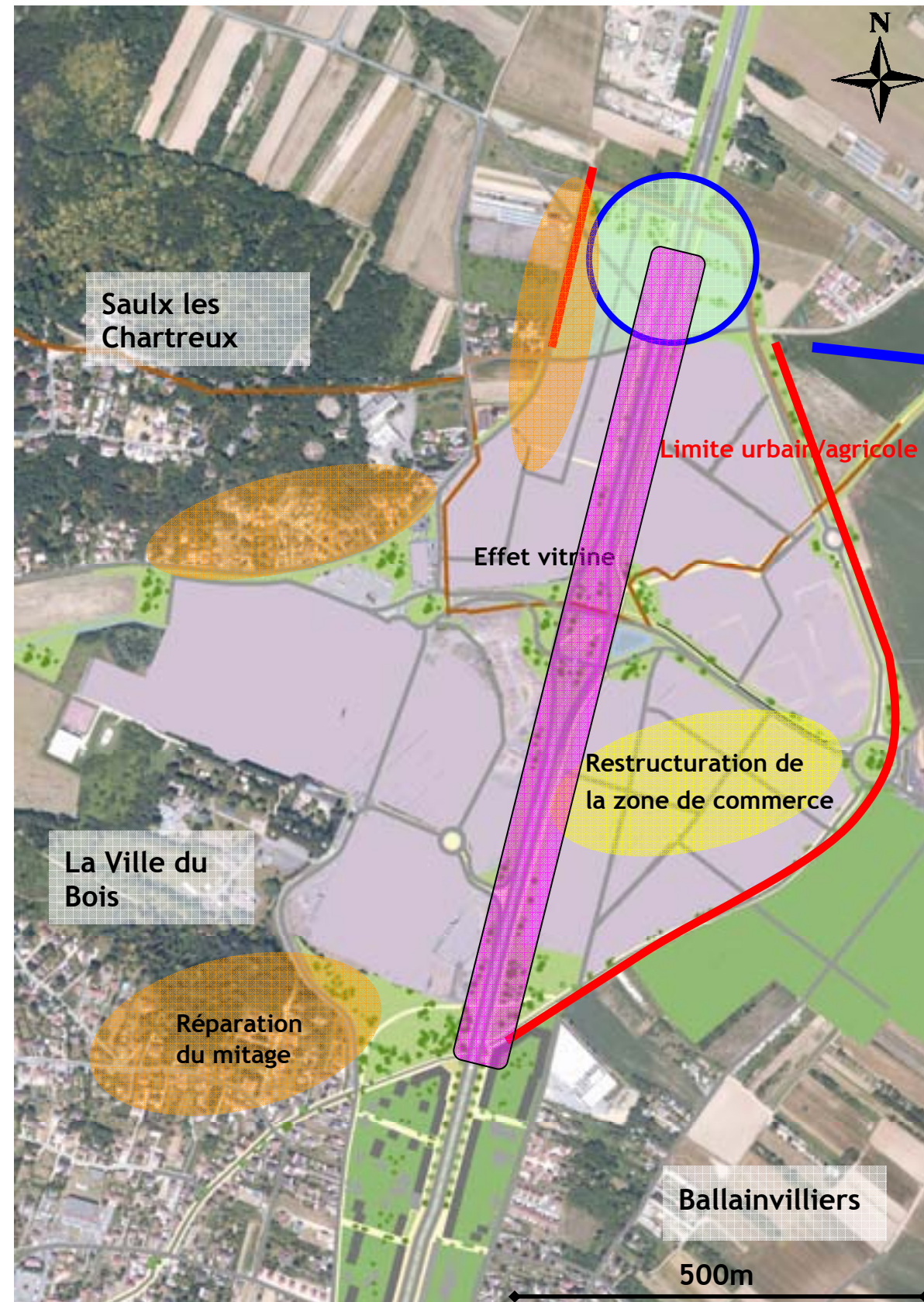
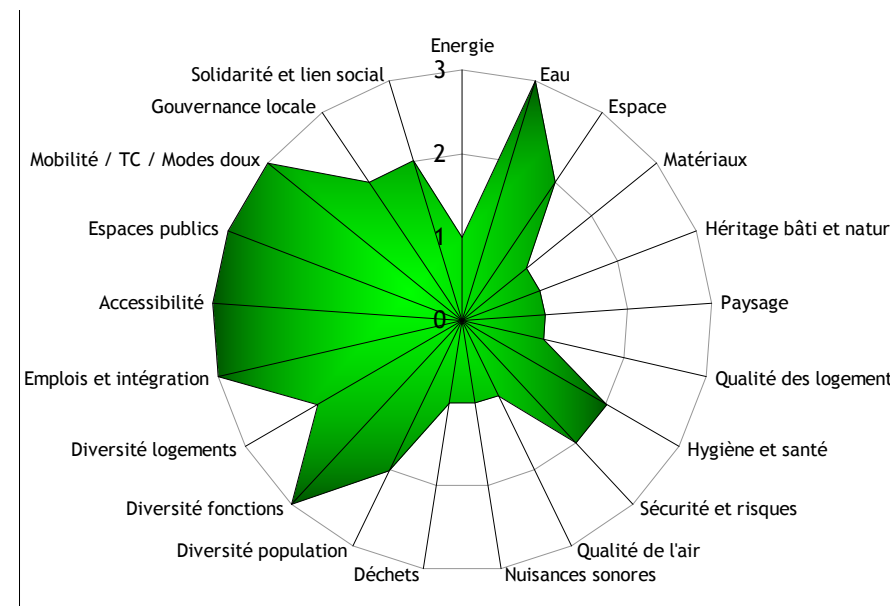


Figure 83. Fonctionnement projeté du secteur du Petit Ballainvilliers

ENVIRONNEMENT

	Thématique	échelle (0,1,2,3)	Commentaires
Valorisation de l'héritage et conservation des ressources	Energie	1	Prise en compte de la qualité architecturale, de l'orientation et de la typologie du bâti. Utilisation d'énergies renouvelables.
	Eau	3	Traitement de la voirie, de la gestion des eaux pluviales et de l'imperméabilisation des sols dans les profils de voirie.
	Espace	2	Densité et optimisation de l'extension urbaine.
	Matériaux	1	Les matériaux sont pris en compte pour les projets identifiés.
	Héritage bâti et naturel	1	Prise en compte du patrimoine historique et des corridors écologiques.
Amélioration de la qualité de l'environnement local	Paysage	1	Création d'espaces publics de qualité à différentes échelles de réflexion. Création de place, hiérarchisation de la voirie, adéquation entre le dimensionnement des espaces et leur usage., poly-fonctionnalité des espaces publics.
	Qualité des logements	1	Prise en compte de la qualité architecturale.
	Hygiène et santé	2	Traitement des eaux pluviales et entretien des places publiques.
	Sécurité et risques	2	Sécurité routière et piétonne, limitation de la vitesse sur la RN20, aménagement de carrefours à feux, pistes cyclables et piétonnes spécifiques
	Qualité de l'air	1	Mise en place d'un TCSP, diminution de la part modale de la voiture, gestion des flux et développement des modes doux pour une réduction des gaz à effet de serre. Plantations et espaces verts.
	Nuisances sonores	1	Emplacement du bâti, voirie large et retrait par rapport à la circulation automobile, réduction de la vitesse sur les séquences urbaines, circulation douce.
	Déchets	1	Traitement des déchets. Tri sélectif à effectuer par les entreprises.
Amélioration de la diversité	Diversité population	2	Mixité sociale, typologie des logements, développement d'équipements et services publics, de loisirs.
	Diversité fonctions	3	Gestion de la mixité habitat / activité agricole / activité économique / activité tertiaire / commerces.
	Diversité logements	2	Mixité sociale, typologie des logements, développement de quartiers
Intégration et lien social	Emplois et intégration	3	Création d'activité et de commerces
	Accessibilité	3	Transports en commun et qualité des espaces publics. Accessibilité des zones commerciales et d'activité.
	Espaces publics	3	Espace publics aux abords de la RN20 et à l'intérieur des tissus urbains. Création de places et aménagements piétons.
	Mobilité / TC / Modes doux	3	TCSP + mobilités douces + restructuration bus + hiérarchisation des voiries
	Gouvernance locale	2	Prise en compte de l'avis de tous et vision globale de l'ensemble.
	Solidarité et lien social	2	Places et espaces publics à proximité des lieux d'activité tertiaire.

Tableau 11. Tableau des performances environnementales en section courante du secteur



Performances environnementales
 0 : aucune 2 : importantes
 1 : faibles 3 : très importantes

REQUALIFICATION DE L'AXE ET MOBILITES

Fonctionnement du site propre :

Site propre axial sur toute la partie étudiée, du prolongement de la route des chasses jusqu'à la route de la Grange aux cercles.

Carrefours programmés :

Deux carrefours sont projetés sur cette séquence :

- le carrefour déjà existant mais remis à plat sur la RD186 (Grande route de Chasse), avec accès direct au centre commercial (projet Conseil général de l'Essonne),
- le carrefour plus au nord, dans le prolongement de la Route de Chasse (cf. figure ci-dessus).

Ces carrefours permettent de créer une meilleure accessibilité sur la RN20 pour le Val d'Orge et d'éviter la congestion de la RN20 plus au sud.

Concernant le carrefour nord, au nord de l'enseigne Castorama, cet accès se fait idéalement dans les deux sens (sud-nord et nord-sud) et offrant également une traversée est-ouest. La réalisation du carrefour dépend :

- soit de la Route de Chasse
- soit du carrefour RN20/RD186

Profil en travers type sur le secteur de Petit Ballainvilliers :

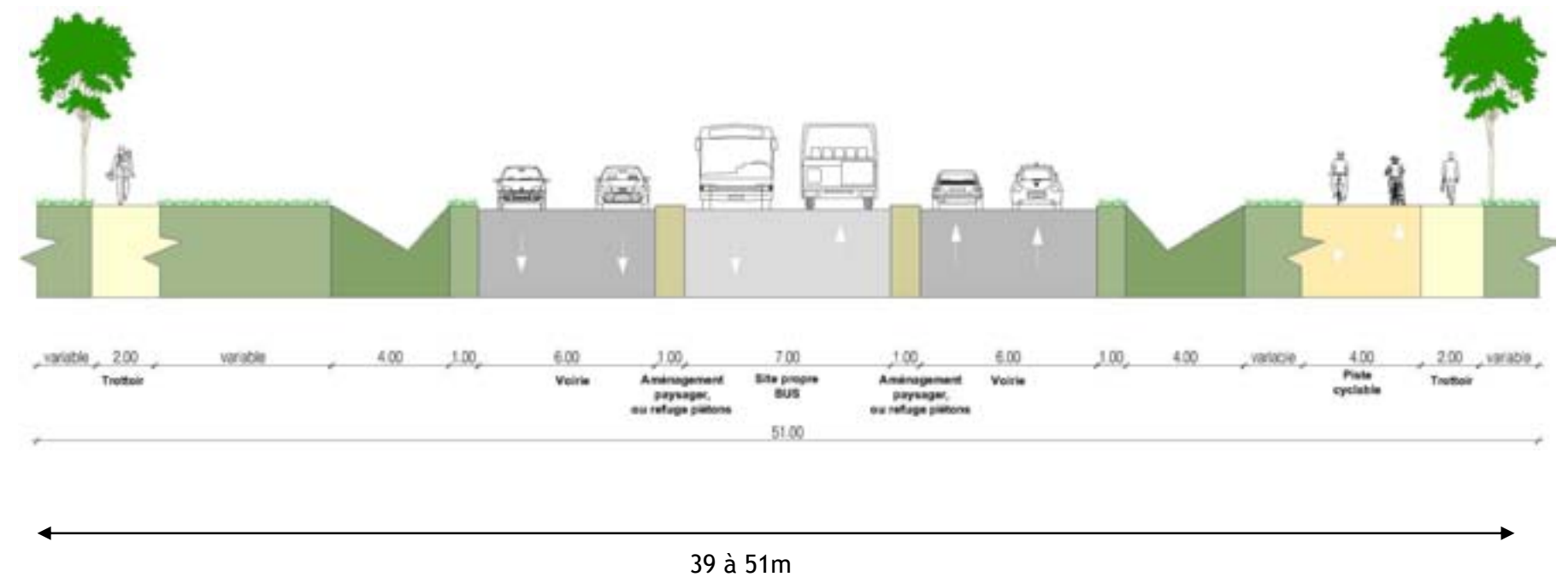


Figure 84. Profil en travers en section courante du secteur du Petit Ballainvilliers

4 LA GRANGE AUX CERCLES

ETAT ACTUEL - DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Communes traversées : La Ville du Bois, Ballainvilliers, Longpont-sur-Orge

Linéaire : 1,04 km ; de la rue des Prés (la Ville du Bois) au chemin de la Forêt (Ville du Bois) / route de la Grange aux Cercles (Ballainvilliers)

Caractéristiques de la RN20 :

- Le gabarit actuel de la RN20 varie de 18 à 13 m avec une circulation en 2x2 voies, en section courante.
- Vitesse limitée à 70km/h

Organisation des circulations :

- Circulation BUS

Les lignes de BUS actuelles empruntent la RN20 et s'insèrent dans le trafic automobile (DM153 et DM151)

- Circulations douces

Trottoirs de 2m côté Est et de 1.5m côté Ouest, avec présence d'une piste cyclable à double sens sur le trottoir Est. Il n'existe qu'une traversée sécurisée en souterrain (pour cycles et piétons) au nord de la rue du Perray. Une passerelle existe mais se situe plus au nord.

Typologie de tissu :

Secteur à vocation résidentielle et à majorité pavillonnaire. Les fronts de la RN20 sont construits avec des seuils situés sur le trottoir. La qualité du bâti est vieillissante et leur accès est très accidentogène du fait du fort trafic routier. Les espaces publics sont quasi-inexistants ou en mauvais état. L'entrée de l'allée du Château de Longpont-sur-Orge est imperceptible depuis la RN20.

Le maillage existant dans les épaisseurs laisse apparaître des continuités Nord-Sud intéressantes. Les tissus intérieurs sont partiellement mités, notamment sur la première épaisseur Est située à Longpont.

Au nord et au sud de la séquence les transitions vers les ZAE ne sont pas suffisamment marquées.

Contraintes (PLU, gabarit R20...)

Le gabarit retenu pour la requalification de l'axe est de 33m.

La commune de Ballainvilliers souhaite conserver un linéaire de bâtis existants sur la rive Est, au Nord de la rue du Perray. Cela entraîne une possible déviation de la RN20.

Une convention entre La Ville du Bois et l'EPFIF vise à faire muter la rive ouest de la Grange aux Cercles (secteur de l'intervention de l'EPFIF de 14ha).

Enjeux :

Redynamiser ce quartier urbain en créant une centralité sur l'axe de la RN20.

Redonner leur place aux circulations douces par des espaces publics adaptés et partagés.

Donner plus de cohérence au tissu intérieur en confortant les continuités existantes

Marquer les transitions d'une séquence à une autre par des carrefours sécurisés

Construire des logements bien desservis par le TCSP



Figure 85. Section courante actuelle de la RN20



Figure 86. Carrefour à feux RN20/ Rue du Perray

PLAN GENERAL DE L'ETAT EXISTANT



Figure 87. Plan de l'état actuel de la Grange aux Cercles

PROPOSITIONS GENERALES

Caractéristiques de la séquence :

L'objectif est de conserver le caractère urbain en y intégrant des espaces publics dédiés aux circulations douces. La RN20 doit correspondre à un boulevard urbain.

Linéaire :

Etirer la séquence urbaine jusqu'au carrefour de la route des prés pour la développer sur un linéaire suffisant (1.04 km).

Gabarit de l'axe :

Le gabarit minimal proposé est de 33m. Toutefois, il est préférable de le faire évoluer le long de l'axe afin d'éviter le phénomène de « corridor » trop pesant. Un élargissement progressif permettrait notamment d'accueillir davantage de végétation (arbres, espaces verts, ...) et de valoriser l'axe

Depuis Joncs Marins, la largeur du boulevard urbain passera de 51 à 39m pour être le plus étroit au niveau de la place de l'allée du Château (33m).

L'emprise s'élargira par la suite à 39m puis 45m pour revenir à 51m.

Spécificités :

- Transitions entre les séquences :

Au nord : Création d'un carrefour aux Joncs Marins. Situé en point haut, il se prête parfaitement à un prolongement vers l'est de la continuité paysagère du bois de la Turaude (Ville du Bois) jusqu'au projet de l'écoquartier de Ballainvilliers. Cette coupure verte présente plusieurs intérêts : garantir une continuité paysagère visible depuis l'axe, marquer la séquence ZAE/zone résidentielle et protéger le quartier urbain des nuisances générées par le centre commercial. Un arrêt de TCSP est possible.

Au sud : Création d'une « zone tampon » entre la ZAE des Echassons et la zone résidentielle de la grange aux cercles sous forme d'un espace public de grande échelle (parc urbain par exemple).

- Place de l'allée du Château :

Création d'une place urbaine adaptée, tournée vers l'allée du château. Largeur totale de 50m avec une hauteur de bâti suffisante (pouvant varier de R+3 à R+3+combles) afin d'y appuyer l'espace public.

L'objectif est de créer une centralité locale intermédiaire entre le centre ville de la Ville du Bois et le château de Longpont-sur-Orge.

- Travail sur le tissu :

Renforcement des continuités existantes et densification des secteurs mités. Réduction de la taille des îlots de la première épaisseur, par la mise en place de venelles piétonnes (ou allées piétonnes) de 5 à 8 mètres de large. Privilégier les programmes immobiliers mixtes regroupant logements collectifs sur les franges de l'axe et logements

individuels dans les épaisseurs. Gradation des hauteurs de bâti pour se raccorder au tissu pavillonnaire.

PLAN GENERAL : Proposition d'aménagement

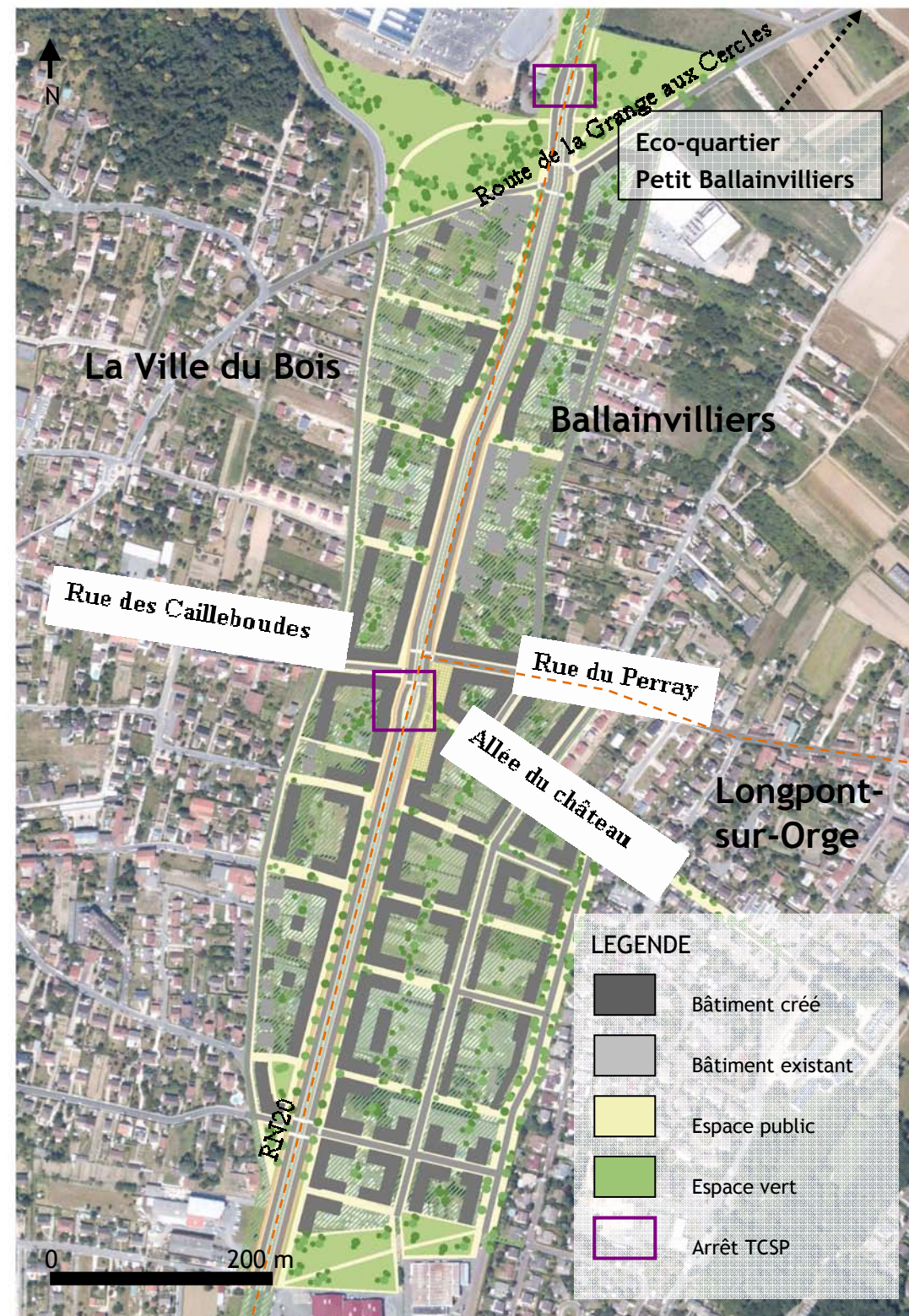


Figure 88. Variante 1 : Tracé en « S »

ZOOM : Place de l'Allée du Château

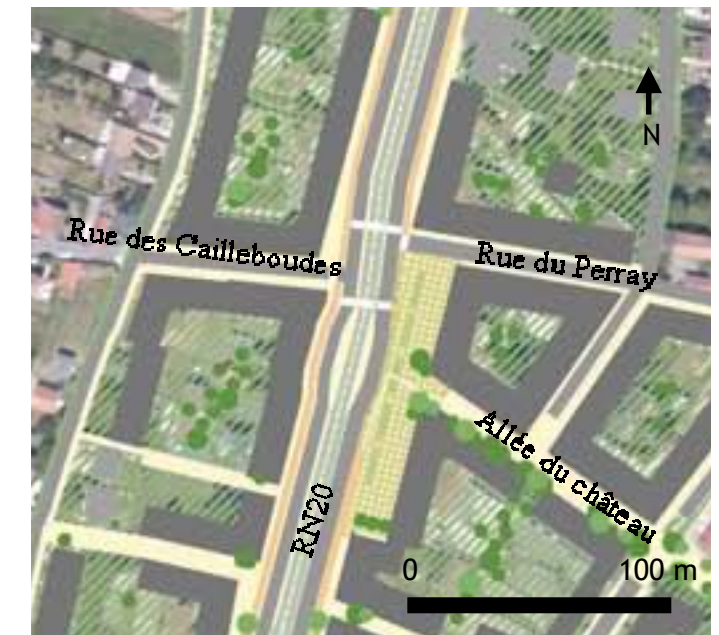


Figure 89. Place centrée sur l'allée du Château

REQUALIFICATION DE L'AXE ET MOBILITES

Fonctionnement du site propre

Le site propre est en position axiale pour une meilleure intégration dans le tissu et éviter au maximum les conflits routiers aux carrefours. La perception des VL sur le site propre est supérieure en insertion axiale qu'en insertion bilatérale.

Une station fermée est prévue sur la place de l'allée du Château au cœur du quartier de la grange aux cercles. Sa fonction est urbaine et permet principalement le rabattement local en mode doux (piétons et cycles).

Une station conditionnée à l'urbanisation de l'écoquartier de Ballainvilliers est prévue au carrefour des Joncs Marins. Sa fonction est mixte : elle permet aussi bien le rabattement local pour les riverains du nord de la Grange aux Cercles que du rabattement plus large notamment pour les communes de Villiers-sur-Orge ou la Ville du Bois.

Carrefours programmés

Joncs Marins (Chemin des Forêts/Route de la Grange aux Cercles) : Gestion par feux avec traversées des circulations douces sécurisées. Nécessité de revoir le plan de circulation car la route de la Grange aux Cercles est en sens unique.

Place de l'allée du Château (Rue du Perray/Rue des Cailleboudes) : Gestion par feux avec traversées des circulations douces sécurisées. Un élargissement de la Rue du Perray est nécessaire pour garantir la création de trottoirs larges et sécurisés.

Rue des prés/RN20 : Gestion par feux avec traversées des circulations douces sécurisées. Prolongement de la rue des prés sur la rive Est de l'axe (Longpont-sur-Orge).

Tracé de L'axe :

A la demande de la commune de Ballainvilliers et en vue de conserver son linéaire bâti situé sur la rive Est, le tracé de la RN20 effectue une légère déviation vers la Ville du Bois sur un linéaire de 350m. Le reste des emprises nécessaires est reparti équitablement de part et d'autre de l'axe actuel.

Variante proposées

Variante 1 : Profil en « S »

Acquisitions foncières nécessaires au nord de la place de l'allée du Château :

- 50 % sur la Ville du Bois
- 50% sur Ballainvilliers

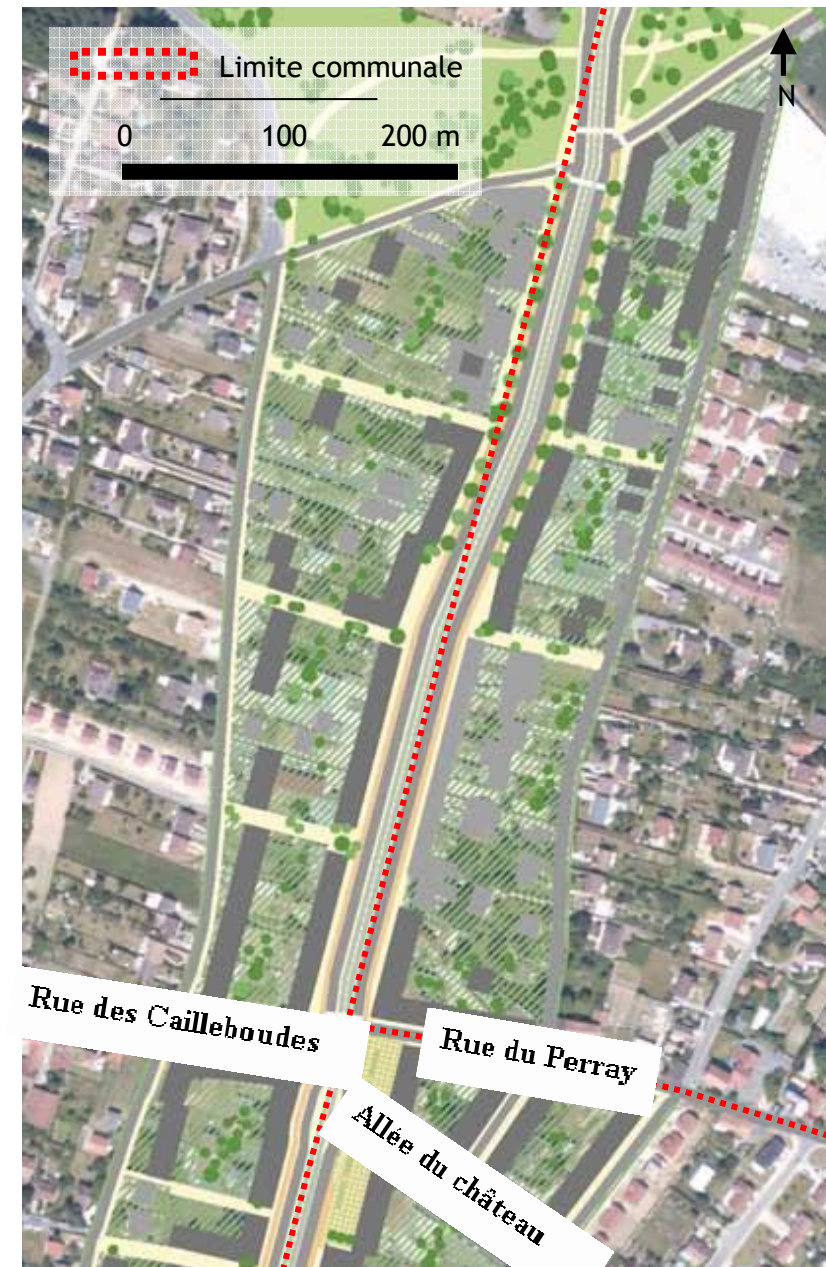


Figure 90. Plan de principe de la variante 1

Variante 2 : Profil rectiligne

Acquisitions foncières nécessaires :

- 50 % sur la Ville du Bois
- 26 % sur Longpont-sur-Orge
- 24% sur Ballainvilliers

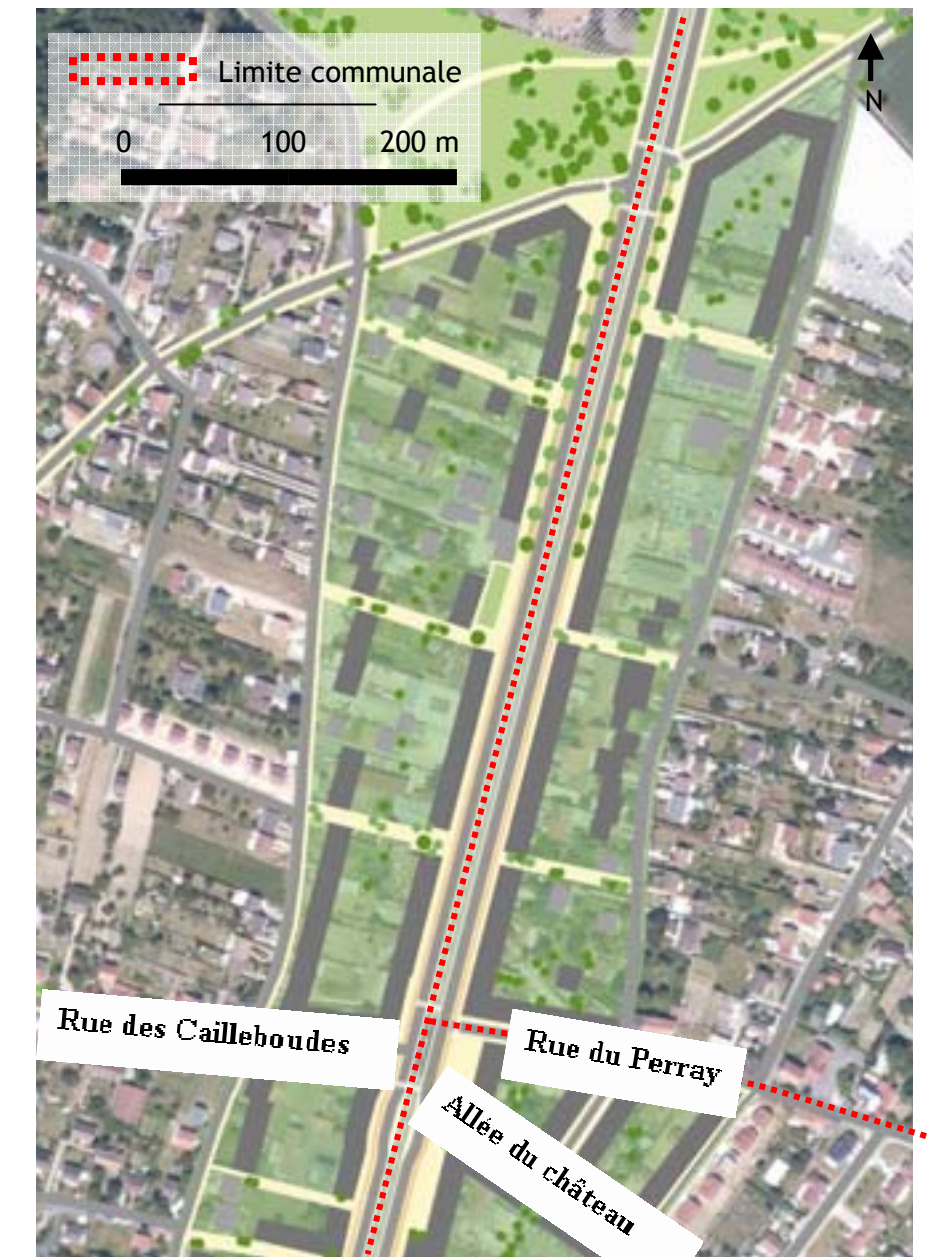


Figure 91. Plan de principe de la variante 2

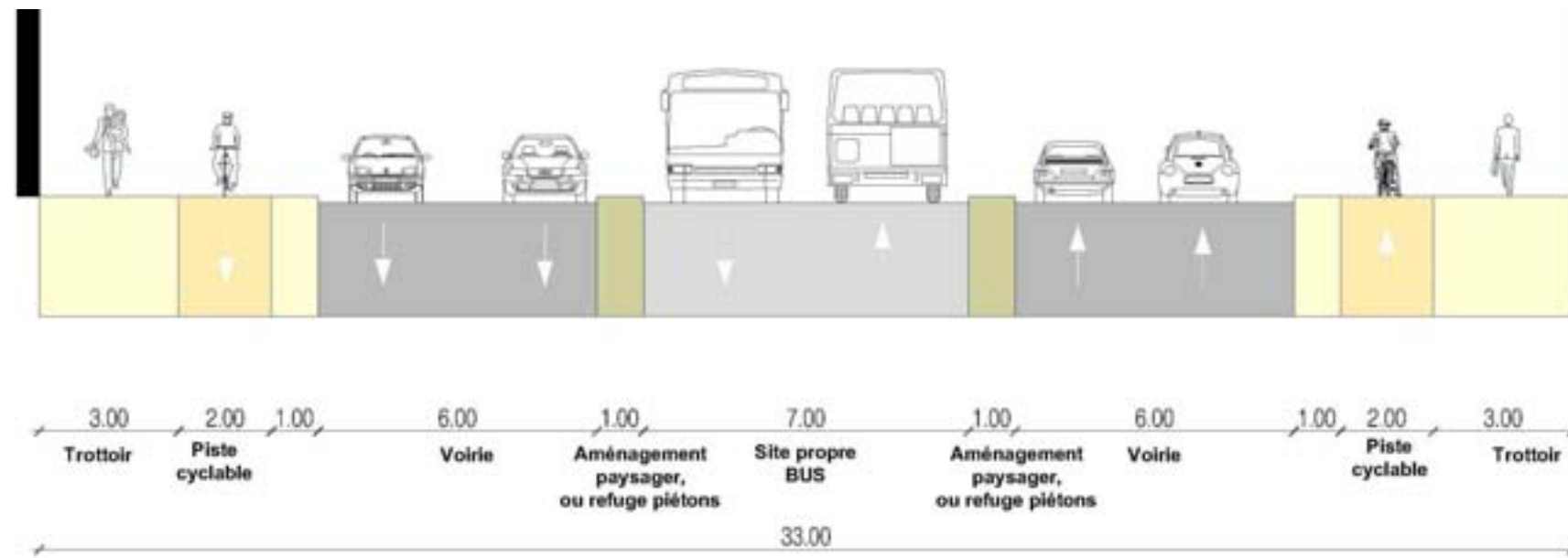


Figure 92. Profil des variantes 1 et 2 : gabarit de 33m en section courante

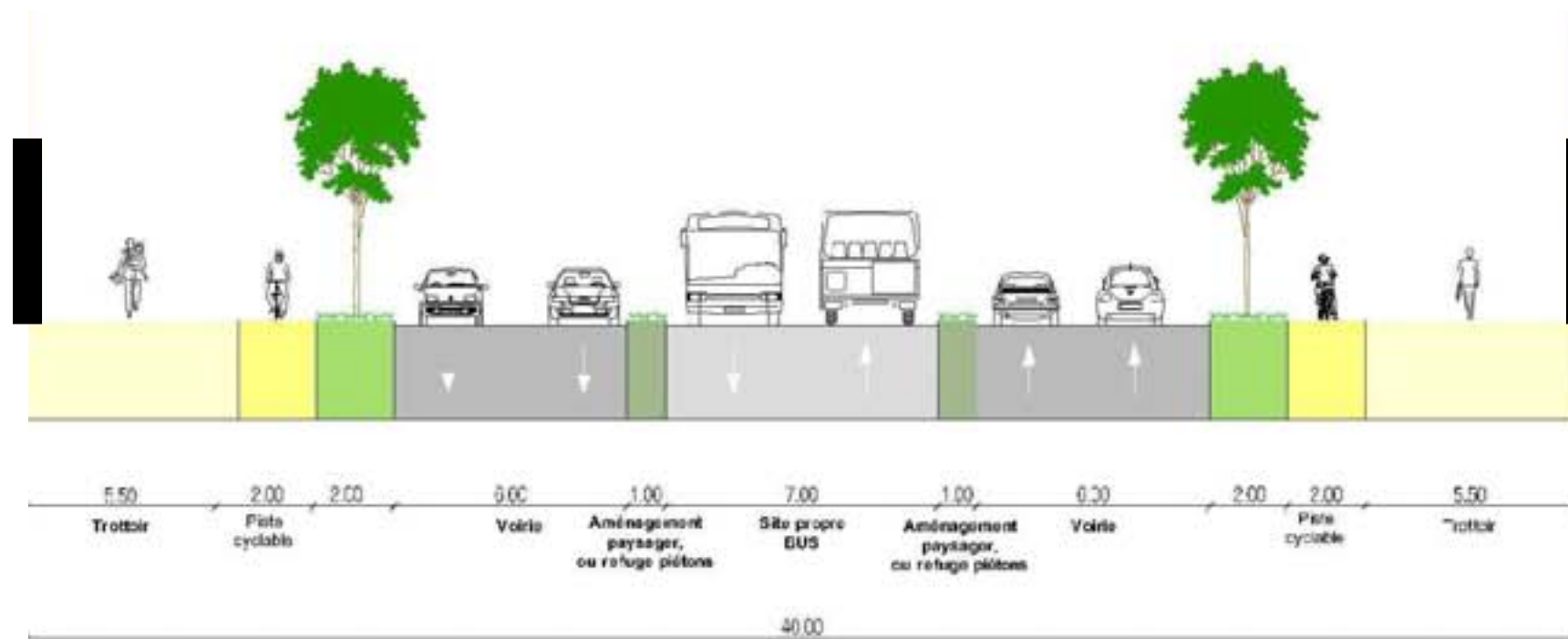


Figure 93. Profil des variantes 1 et 2 : gabarit de 40m en section courante

APPROFONDISSEMENT SUR PARCELLAIRE IMPACTE PAR LE SCENARIO en « S » (VARIANTE 1)

La ville de Ballainvilliers et de la Ville-du-Bois souhaitent déplacer le départ du tracé en S vers le Nord si possible après le carrefour des Cailleboudes / RN20, pour ne pas grever l'équilibre de l'opération TERRALIA .

Les deux communes souhaitent avoir un impact identique sur leur parcellaire, de part et d'autre de l'axe de la RN20, à partir du nord de la place jusqu'au carrefour de la route de Chasse.

Au sud de la place de l'allée du Château, le tracé est identique au scénario rectiligne présenté précédemment.

Dans cette configuration, 7900m² de foncier serait nécessaires pour la requalification de l'axe.

Ce scénario propose un équilibre entre les communes de Ballainvilliers et la Ville-du-Bois avec 3950m² de foncier impactés de chaque côté de la RN20.

Type de parcelles impactées :

- Sur la commune de Longpont-sur-Orge, l'impact sur le parcellaire est le même que pour la variante 2 (tracé rectiligne)
- Sur la commune de Ballainvilliers, l'impact sur le bâti est très faible sur la portion nord de la place.
- Sur la commune de la Ville-du-Bois, les parcelles impactées par la création des espaces publics sont principalement des parcelles privées.

Surface de l'ensemble des parcelles impactées

	Parcelles impactées (en m ²)	Pourcentage par rapport au projet
Ville-du-Bois	3966	50%
Ballainvilliers	3952	50%
TOTAL	7918	100%



Figure 94. Parcelles impactées par la requalification de la RN20 au nord de la place de l'allée du Château (variante 1)

APPROFONDISSEMENT SUR PARCELLAIRE IMPACTE PAR LE SCENARIO RECTILIGNE (VARIANTE 2)

Dans le secteur de la Grange aux Cercles, les parcelles en bordure directe de la RN20 seront impactées par la requalification de l'axe.

Au total, **130 parcelles** seront concernées et devront être rétrécies.

Les espaces publics devront être élargis pour permettre la réalisation des voies du TCSP, des bandes cyclables, mais aussi des aménagements paysagers.

La RN20 à la Grange aux Cercles représente la limite communale entre la Ville-du-Bois et les communes de Longpont-sur-Orge et de Ballainvilliers.

Dans cette configuration, nous remarquons un bon équilibre des surfaces parcellaires impactées par les espaces publics :

Les surfaces utilisées pour les espaces publics concerneraient :

- **50%** la commune de la Ville-du-Bois
- **24%** pour la commune de Ballainvilliers
- **26%** pour Longpont-sur-Orge.

Pour la réalisation des espaces publics, environ 7500m² de parcelle sont impactés sur la commune de la Ville-du-Bois.

Pour la commune de Ballainvilliers et Longpont-sur-Orge, nous avons une emprise respective de près de 3500 et 3900m².

Type de parcelles impactées :

- Sur la commune de Longpont-sur-Orge, il s'agit principalement d'un impact sur des parcelles commerciales.
- Sur la commune de Ballainvilliers, les parcelles impactées sont notamment des parcelles privées
- Sur la commune de la Ville-du-Bois, les parcelles impactées par les espaces publics sont principalement des parcelles privées.



Figure 95. Parcelles impactées par la requalification de la RN20 (variante 2)

Surface de l'ensemble des parcelles impactées

	Parcelles impactées (en m ²)	Pourcentage par rapport au projet
Ville-du-Bois	37700	24%
Ballainvilliers	48639	31%
Longpont-sur-Orge	69961	45%
TOTAL	156300	100%



Figure 96. Emprises impactées par la requalification de la RN20 et dédiées aux espaces publics (variante 2)

Surfaces nécessaires pour le projet (espaces publics)

	Parcelles impactées (en m ²)	Pourcentage par rapport au projet
Ville-du-Bois	7528	50%
Ballainvilliers	3476	24%
Longpont-sur-Orge	3877	26%
TOTAL	14881	100%