

ASSISES DE LA RN20 DU 18 OCTOBRE 2006

Ces assises étaient organisées par le maire de Montlhéry Lucien PORNIN.

Après une introduction de Mr Pornin, l'historique des travaux sur la RN20 a été relaté par Mr Gauché. Mr Monnier, architecte a proposé des pistes de réflexion pour la requalification de la RN20. Plusieurs représentants des syndicats et communautés, ainsi que conseillers généraux sont intervenus. Le directeur de l'équipement a fait l'état des lieux des contraintes du tronçon Longjumeau – Boissy sous St Yon et conclu la matinée.

L'après-midi, l'assemblée s'est partagée en trois groupes de travail pour un projet de Charte d'Aménagement de la RN20.

Après restitution des discussions des groupes, sont intervenus Mr Thomas, maire de Marcoussis et conseiller général, en remplacement de Mr Huchon, et Mr Funes, vice président du Conseil Général. Nathalie Kosciusko-Morizet a conclu la journée.

Tous ces exposés étaient très riches, de nombreuses idées ont été exposées.

On retiendra :

- il est impératif d'avoir un projet commun à toutes les communes limitrophes (et l'absence de notre commune dans les débats est à regretter)
- le budget alloué au Conseil Régional est largement insuffisant pour les aménagements nécessaires, et il est d'autant plus nécessaire de porter un projet fort, construit et partagé.
- nous devons tous avoir une approche plus globale que le seul aménagement de la RN20, car ce problème est en lien avec l'aménagement du territoire depuis Saclay jusqu'à Evry.

Résumé des interventions :

1. Lucien Pornin, maire de Montlhéry en introduction pour définir l'objectif de la journée, et « poser le décor »

- 60 000 personnes concernées par RN20,
- prévision 115 000 à 120 000 veh/jr pour 2015- 2020,
- environ 60 000 veh/jr actuellement)

- dans le projet d'aménagement, prendre en compte
 - les activités économiques
 - l'habitat
 - l'environnement, dont réduction bruit et pollution

- Pour les 30 prochaines années, et compte tenu du projet d'aménagement du plateau de Saclay, il faut prévoir :
 - 100 000 emplois
 - 80 000 logements
 - pour 50 communes concernées

2. JP Gauché : Historique sur les 40 dernières années

- Déviations de Linas, Longjumeau, et Arpajon réalisées dans les années 1950 à 1960
- Début de l'étude du C6 en 1965
- Implantation d'un toboggan entre RN20 et N446 en 1971, démonté en 1984
- Mobilisation des maires contre le C6 en 1978
- Vote des crédits par l'Etat pour le C6 en 1982
- Etude de faisabilité d'un tunnel entre Montlhéry et La Grange aux Cercles par la DDE en 1993
- Comptages au niveau du nœud routier RN20 – D133 – RD35 (?) indiquent :
2003 82 000 veh/jr
2004 90 000 veh/jr
2005 105 000 veh/jr

- sur la RN20 tendance à une stabilisation autour de 57 000 veh/jr
- Demande actuelle de la communauté des communes :
 - abandonner le C6
 - réaliser un souterrain sur la RN20

3. BH MONNIER Architecte – Etude de requalification de la RN20

- Pour l'instant la RN20 est abordée uniquement en termes de trafic, la qualité de vie doit aussi être prise en compte
- L'évolution classique de ce type d'axe de circulation est dans un premier temps une dégradation du bâti qui conduit à une paupérisation de la population riveraine, puis à un changement d'usage vers une distribution commerciale anarchique, et enfin les implantations de moyennes et grandes surfaces, qui amène des emplois et des taxes d'habitation. Tout cela conduit finalement à une augmentation du trafic à cause d'une gestion de l'aménagement autour de l'accès automobile.

- Un diagnostic de l'architecture actuelle de la RN20 est proposé, en distinguant des zones de paysage ouvert naturel ou d'activité en zone ouverte, des zones où le paysage est organisé par l'implantation anarchique d'activités commerciales, et des zones de bâti historique.

-

- Pour ce qui concerne La Ville du Bois, deux zones sont décrites :
 - zone B Ballainvilliers – La Ville du Bois :
paysage organisé par la distribution commerciale, accès uniquement par automobile, pas de contre-allée piétonne, ni de piste cyclable
 - zone C la Grange aux Cercles
Bâti historique dense, linéaire le long de la voie
Trafic à proximité des bâtiments
Un feu à usage piéton qui bloque le flux
- Thèmes de réflexion pour la requalification de la voie :
 - Création d'un boulevard urbain avec contre-allées au niveau des commerces existants
2 x 2 voies centrales à vitesse limitées à 50 à 70 km/h
 - Création d'un tunnel en substitution au tracé autoroutier C6 pour l'enfouissement du trafic de passage depuis la cuvette de l'Yvette jusqu'à la N104 , et de façon à absorber de 20000 à 30000 veh/jr, soit environ a moitié du trafic
mais suppose tunnel ininterrompu (pas d'accès intermédiaires) et financement à débattre
 - Dans le secteur de Linas – Arpajon, l'enfouissement complet est difficile, il faut prévoir la connexion avec la N104
 - Prévoir des passages de part et d'autre pour piétons et cyclistes
Aujourd'hui on a des souterrains et des passerelles aux endroits dangereux.
Pour une meilleure sécurisation des piétons, les passages piétons doivent être au niveau du sol, et les véhicules soit au-dessus, soit au-dessous.
Les aménagements pour les poids lourds sont aussi à prévoir
 - Améliorer les entrées de ville par un traitement paysager et acoustique
 - Réserver des voies de circulation aux transports en commun
- Propositions de requalification pour les zones B et C :
 - zone B
prévoir des accès autres que automobiles (piétons, bus, vélos)
 - zone C
Supprimer le bâti et prévoir 25 m inconstructibles en bordure (12,5 m de chaque coté ?)

4. P RAYMOND, maire de Nozay Présentation de la charte Environnement

Seul points retenus :
prendre en compte la réglementation urbanisme qui a beaucoup évolué
ainsi que les études réalisées sur les déplacements

5. JJ SCHERCHEN

Des généralités très convenues dans un langage très châtié
En résumé : travailler à des prises en compte globales et partagées entre plusieurs communes.

6. JL EGLANDIER – Syndicat mixte de la vallée de l'Orge et membre de la commission financière du Conseil régional

Sur la RN 20 rien n'a été fait en ce qui concerne la gestion des eaux pluviales. Nous avons constaté récemment que certaines évacuations d'eaux usées de riverains se déversent dans des galeries techniques.

Le Conseil Général n'a pas les moyens de financer un tunnel, dont le cout est évalué à environ 1 milliard d'Euros. Il peut participer à hauteur de 10 à 20%

Il faut obtenir une participation de l'Etat dans le cadre de l'aménagement de la zone Saclay-Massy-Ballainvilliers – Epinay/Orge – La Ville du Bois
Il est prévu des milliers d'emplois supplémentaires sur Saclay, des plus-values sur les logements nécessaires sont un financement possible (?)

7. Pascal FOURNIER – Pdt de la communauté de communes d'Arpajon

Beaucoup d'études ont été menées par l'Etat et la région.
Le principe général d'un boulevard urbain de Longjumeau à Boissy sous St Yon est aujourd'hui retenu.

Des réflexions sont à mener sur l'organisation du transit dont le transport par poids lourds.

Des opérations de comptage plus poussées sont à organiser.

Des transports en commun en site propres sont prévus entre Massy et Arpajon.

Il faut penser l'aménagement du territoire de façon plus globale

8. P CHAMPION – Communauté d'agglomération du Val d'Orge

La RN 20 concerne 123 000 ha sur 9 communes, dont plus de la moitié emprunte la RN20 quotidiennement.

Les pôles de compétitivité de Saclay et d'Evry sont pris en compte par l'état, nos intercommunalités se trouvent entre les deux et méritent de ne pas être oubliées.

Les responsables de l'aménagement du territoire du Conseil Général de l'Essonne discutent d'un contrat de projet avec l'Etat dont le volet routier est pour l'instant sorti, et doit être négocié plus tard, ce qui ôte au Conseil Général la possibilité de porter le projet RN20.

Le développement en site propre de la N104 est aussi à l'étude, il faut traiter celui de la RN20 en cohérence.

La responsabilité de ce projet est à partager entre le Conseil régional et les instances de pilotage du SDRIF (Schéma Directeur Ile de France – voir www.sdrif.com)

9. B LAFFARGUE Directeur départemental de l'équipement

9a les données entre Longjumeau et Boissy sous st Yon

Territoire :

13 communes
20 km
80 684 ha
68 km² soit 4% du territoire de l'Essonne

Démographie :

Augmentation de 1% par an pour 0,87% pour l'ensemble de l'Essonne
Certaines communes plus attractives que d'autres
Des jeunes couples et des familles monoparentales

Logement :

Forte proportion de maisons individuelles et e propriétaires
L'article 55 de la loi SRU qui impose 20% de logements sociaux pour les communes de plus de 1500 ha en Ile de France ou de plus de 15000 dans une agglomération de 50000 n'est pas respecté partout (voir http://www.vie-publique.fr/documents-vp/article_55.shtml)
? Point mort annuel de 283 logements

Economie :

L'équilibre emploi / actifs est meilleur que dans le reste de l'Essonne
Il y a surreprésentation de l'activité commerciale, mais en augmentation modérée, sauf dans la zone des berges du Rouillon
Il y a plus de surface commerciale que 'estimation des besoins usuels

Trafic :

Entre 52250 et 77780 veh/jr selon les points
4,9% de poids lourds
? Influence du péage d'A10 sur trafic RN20
? Comment maintenir les poids lourds sur A10

9b Les études du secteur RN20

De nombreuses études ont été réalisées.
La RN20 n'est pas mentionnée dans la révision du SDRIF en cours.
La RN20 n'est pas mentionnée dans le projet Essonne 2020

Les intercommunalités existantes :

- SECAM
 - CC Cœur Hurepoix
 - CA Val d'Orge
 - CC Arpajonnais
 - CA Plateau de Saclay
- => Cela fait beaucoup !!!

Du point de vue de l'Etat deux zones prises en considération :

OIN Massy – Palaiseau – Saclay – St Quentin
CESO Centre Essonne Seine Orge

9c la politique de l'Etat

- le réseau routier est extrait du périmètre de l'Etat
- 60 000 logements / an sont nécessaires
- recherche d'un équilibre habitants / emploi
- densification du secteur – recherche de formes adaptées / transports en commun
- transport en commun Massy Arpajon et Massy porte d'Orléans
- lier transport en commun habitat et développement
- ne pas oublier pétons et deux roues

9d Axes de réflexion

Environnement - bruit RN20 = problème majeur
80 millions d'euro de différence entre un tunnel de 4 km et le C6.
Environ 700 millions d'euros pour le C6
Environ 800 millions d'euros pour un tunnel

Remarque : le tunnel du Pertuis a représenté un coût de 400 millions d'euros

Lors du transfert des nationales à la région, des budgets d'entretien et d'aménagement (antibruit, arrêts de bus) ont été transférés, mais pas de budget d'investissements

- Il faut un schéma d'urbanisation
 - Au Nord : boulevard urbain, densification, TC
 - Au sud : concilier les besoins du trafic et les besoins des communes
- Voir une vision d'ensemble sur l'Île de France
Élargir le périmètre de réflexion

10. Intervention de Mr Olivier THOMAS, conseiller général, maire de Marcoussis, au lieu de J.P. HUCHON

Région saturée
Déséquilibre

SDRIF :
Retrouver un équilibre
Humaniser le SDRIF
Problème de la RN20 : trop de voitures
Densifier dans certains centres urbains pour préserver des zones protégées
Faire des logements, où et comment ?

Importance du dialogue intercommunal

Les élus locaux doivent travailler collectivement.
Penser développement emploi / logement à proximité
Objectif de développement durable
Le parcours du C6 aujourd'hui pose problème. Le C6, depuis 40 ans, est la réponse à tout.
Rediscuter de tout. Aujourd'hui, pas de projet commun.

De grands absents de cette réunion.

Le tunnel = une bonne idée
Se poser la question de la sortie du tunnel.
Il faut que le tunnel aille sur l'autoroute

Se poser la question du transport
Chaque fois qu'on crée une nouvelle route, on augmente le taux de circulation.
Il faut des solutions qui permettent de limiter l'utilisation de l'automobile.

Dans les années 60, il fallait 35 minutes pour aller porte d'Orléans depuis Marcoussis.
Projet global à prendre en compte.
Financement : le projet ne peut être financé par la seule région, le département ou les communes.
=> Un contrat de plan état / région.
L'objectif est d'atteindre 30 000 véhicules / jour.

11. Mme GAUGUENAT, conseiller général, maire de Saint Germain les Arpajon

Au sujet des casses à l'entrée de ville : achat en cours de terrain avec maisons à démolir. Souhait que Saint Germain soit plus concerné. Un travail important a été réalisé par les élus depuis qu'il est question du C6.

12. Gérard FUNES

Le budget est de 2 millions d'euros / an pour l'ensemble des routes nationales transférées.
200 à 400 millions d'euros dans les évaluations actuelles seront nécessaires pour les aménagements de la RN20, hors tunnel. Ce qui représente 5 à 10 ans de la totalité du budget du Conseil Général.

40 millions d'euros par an = budget de la voirie

Mr FUNES est opposé au tunnel, à cause des conditions drastiques de sécurité exigées suite à l'accident du tunnel du Mont Blanc.

Les frais de fonctionnement d'un tunnel se montent à 500 k/euros par an.

Le coût d'investissement est de 100 millions d'euros par km.

Dans le cas d'un contrat privé – public, l'exploitation privée impliquera un péage, ce qui pose des difficultés pour une desserte locale.

D'abord une question d'aménagement avant d'envisager le réseau routier.

L'aménagement est de compétence communautaire

Les routes sont de la compétence du Conseil Général

CPER : 7 millions d'euros de crédit prévu pour l'isolation phonique (tronçon Longjumeau), alors que 17 millions d'euros sont nécessaires. Profiter d'un transfert de crédit non utilisé sur RN7.

Demande de levée des emprises de la C6. L'état demande à la région de récupérer les emprises.

Aujourd'hui, la priorité est le traitement des urgences sur les nationales d'Ile de France.

Boulevard urbain :

Doit-il partir de Montlhéry, d'Arpajon, d'Etampes (pour limiter le trafic à partir d'Etampes).

Avancer sur l'idée de transport en commun en site propre.

Contrat de projet : demander une ligne au moins au niveau des études pour le site propre sur la RN20.

Circulation douce continue.

Construire des logements en déficit. Pour 1000 personnes, il faut aujourd'hui 400 logements (pour 300 il y a 40 ans => évolution des structures familiales).

L'agrandissement d'Alcatel, induira de nouveaux besoins en logements

Il faut une concertation entre les maires, les communautés de communes, les riverains et le Conseil Régional.

Rectification de ce qui a été dit auparavant : la RN20 est inscrite dans Essonne 2020.

13. Conclusion par N Kosciusko-Morizet

Il faut dépasser le jeu de ping-pong entre l'Etat et la Région

Continuer à mettre en lumière le sujet

NKM soutient la levée d'emprise sur les communes touchées par le projet C6.

Les élargissements de voirie sont des solutions temporaires qui ne résolvent pas les problèmes d'aménagement.

Il faut profiter des projets d'élargissement de la N104 pour demander la suppression du péage sur A10.

Le « Mistigri » se passe de commune à commune, chacun veut son centre commercial, son accès.

Pour ce qui concerne les affichages publicitaires, certains sont illégaux, et il suffit de le signaler au Préfet.

Traiter la RN20 est un défi, et si ces assises ne traitent pas tout, elles ont le mérite d'avoir fait entendre toutes les voies et de permettre aux élus de prendre publiquement position sur les sujets qui nous concernent. Il est dommage qu'il y ait quelques absents.

Il faut distinguer tunnel de passage souterrain, et NKM insiste pour que la solution de passages souterrains aux carrefours soit étudiée.

Le choix de travailler ensemble donne une chance à l'action.

Il faut faire connaître les travaux de la journée afin qu'ils soient lus, partagés, critiqués.

Un groupe de suivi peut être mis en place afin de rendre compte de l'avancement du sujet.

Idées proposées par le groupe N° 1 : protéger et valoriser l'environnement

Mise en place d'un souterrain

Amélioration – agrandissement des parkings à côté des gares

Suppression du péage sur A10

Circulation douce

Assainissement

Maîtrise de la publicité

Etudier les alignements

Idées proposées par le groupe n°2 : Adaptation du mode de déplacement aux modes de vie

Inscrire le sujet RN20 dans le SDRIF et Essonne 2020

Gérer le trafic pour un maximum de 30 000veh/jr

Abandonner le projet C6

Gérer les transversalités – refuser toute forme de bricolage

Avoir une vision à 30 ans

Un même projet par l'ensemble des communes situées entre Arpajon et Longjumeau

Association des élus locaux et du département

Idées proposées par le groupe N°3 : Améliorer la coordination entre les différents types de transport

Proposer une information globale de transport avec plan général

Faire la promotion du transport en commun en milieu scolaire

Disposer de transports de « Mairie à Mairie »

Promouvoir des systèmes de taxi collectif

Réaliser des voies dédiées aux piétons, telles que sentiers aménagés dans les villes pour des trajets en dehors de voies de circulation automobile, y compris pour traverser la RN20

Impliquer les acteurs économiques dans le transport collectif