

Circulation routière et Environnement

La **RN 20** au nord de l'**ESSONNE**

**COMITÉ DE DÉFENSE POUR LA
SUPPRESSION DU PROJET C 6**

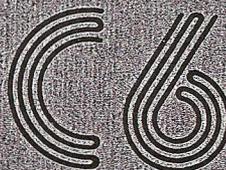
Mairie de Longpont sur Orge
Boîte Postale 112
91312 MONTLHÉRY CEDEX

ETUDE

ET PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

PRÉSENTÉES PAR LE

COMITÉ DE DÉFENSE
POUR LA SUPPRESSION
DU PROJET



**COMITÉ DE DEFENSE POUR LA
SUPPRESSION DU PROJET C 6**

Mairie de Longpont sur Orge
Boîte Postale 112
91312 MONTLHÉRY CEDEX

Le but de cette étude présentée par les populations concernées réunies en Association de Défense, est de démontrer l'inadéquation du projet retenu d'autoroute C 6, pour régler les problèmes de circulation de la RN 20, et de pollutions paroxystiques des habitants de Montlhéry, Longpont, Ballainvilliers et la Ville du Bois.

L'étude se base sur les travaux de la COMMISSION INTERCOMMUNALE des COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET C 6, sur les comptages effectués par la D.D.E. en 1977, sur l'étude d'environnement de 1979 et sur les solutions apportées aux problèmes similaires dans la région en tenant compte de l'infrastructure du réseau existant, à l'aide des nombreux renseignements aimablement fournis par les municipalités, que nous remercions.

A . Origines .

L'autoroute C 6 a été défini officiellement pour la première fois par le Plan Directeur d'Urbanisme Intercommunal (P.D.U.I.) publié le 10 mai 1967. Toutes les constructions antérieures à cette date incluses dans son emprise sont donc parfaitement légales.

Le P.D.U.I. n° 57 approuvé le 30 juin 1971 a précisé en l modifiant légèrement le tracé actuel.

Il est vraiment malséant d'affirmer aujourd'hui que tous habitants expropriés "ont construit en connaissance de cause".

D'Arpajon à Longjumeau, toutes les communes intéressées s'étaient montrées favorables à sa création pour dégager Montlhéry et La Ville du Bois. Les municipalités de Ballainvilliers et de Longpont d'alors, bien que conscientes des très graves conséquences pour leurs communes de loin les plus touchées, parce que coupées en deux, n'avaient pas grand chose à faire d'autre que de s'associer à leurs vœux, ne serait-ce que par pur esprit de solidarité.

Or depuis, en mesurant mieux l'ampleur de l'ouvrage, l'importance des dégâts considérables occasionnés, la modification du réseau routier et l'exemple de l'A 10 qui n'est pas utilisé selon sa capacité, toutes les communes situées au Sud de Linas s'y opposent fermement et font bloc contre sa création. Il n'est pas jugé raisonnable de construire une autoroute à circulation gratuite pour protéger les intérêts d'une autoroute à péage. La terre, l'environnement et le site valent beaucoup plus qu'une sombre histoire de profit et l'argent du contribuable fait bien trop besoin ailleurs.

C'EST DONC BIEN L'ENSEMBLE DES COMMUNES CONCERNEES QUI S'OPPOSE AU PROJET

Devant ce front uni, la D.D.E. a manoeuvré en modifiant son plan de mise en oeuvre, pour passer outre les oppositions.

Prétextant le coût trop élevé de l'ouvrage, il a été découpé en trois tronçons, comme si trois tiers revenaient moins chers qu'un ensemble ! En réalisant le tronçon du milieu en premier, il est évident que les deux autres s'imposeront forcément. Pour imposer sa réalisation, il est affirmé maintenant que le projet peut très bien se limiter à ce premier tronçon. Son extension vers le Sud "n'étant pas au fond vraiment nécessaire", elle est repoussée dans un avenir indéterminé, après l'an 2000.

37



