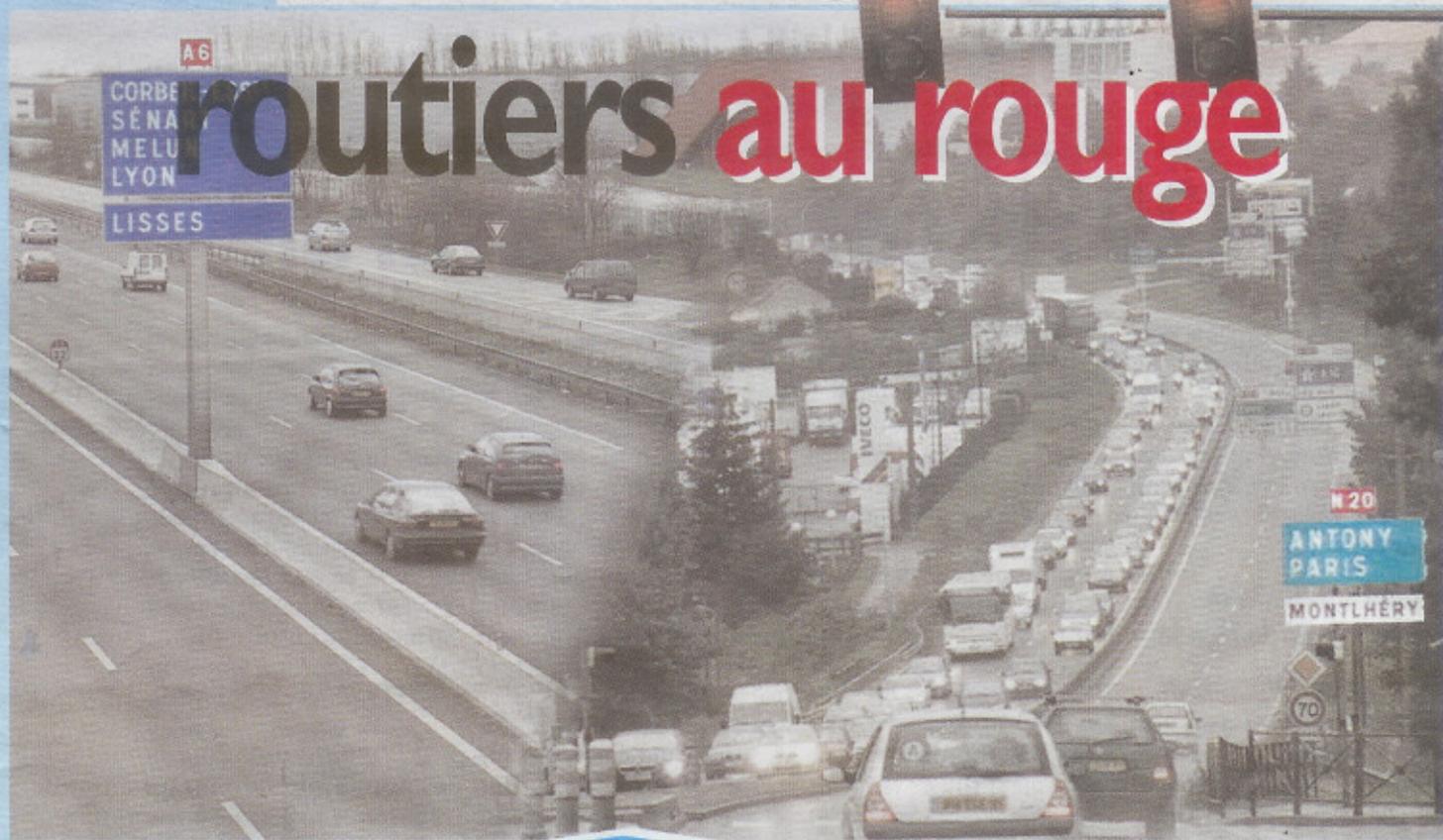


Sur les grands axes A6 et N20

Les aménagements

routiers **au rouge**



D'un côté, sur l'A6, une portion de 16,5 km jamais refaite en 46 ans ; de l'autre, un projet de requalification de la N20... A l'heure de la décentralisation, ces deux serpents de mer, nourris de clivages politiques, font toujours grand bruit. Explications.

■ Des "assises" à Montlhéry pour l'élaboration d'une "Charte d'aménagement"

La N 20 se cherche un avenir

« Des maires s'unissent et appellent au dialogue... ». Des "assises de la RN 20", organisées à Montlhéry, se sont déroulées mercredi 18 octobre afin de présenter une charte d'aménagement de l'axe routier. Objectif annoncé : rassembler un grand nombre de responsables et d'élus de communes et d'agglomérations dans un périmètre allant d'Arpajon à Longjumeau et de Villejust à Sainte-Geneviève-des-Bois, pour améliorer l'environnement de la N 20 passée sous compétence du Département et des communes

depuis le 1^{er} janvier 2006. Une opération contestée par le maire de Linas, François Pelletant, qui dénonçait « une initiative de la seule commune de Montlhéry où seuls son maire et celui de Longpont sont impliqués ». Des représentants du Conseil régional et du Conseil général, ainsi que la députée Nathalie Kosciusko-Morizet, étaient toutefois attendus. Plusieurs propositions ont été avancées afin de supprimer l'affichage publicitaire, intégrer les réseaux électriques, améliorer les entrées de villes, et surtout réduire les nuisances sonores. ■ Ph. Valli

Historique

En octobre 1965, face à l'augmentation du trafic automobile, le doublement de la N 20 est envisagé par l'Etat. Une solution provisoire sera finalement choisie en octobre 1971 avec l'installation d'un "toboggan" au carrefour avec la N 446 pour améliorer le trafic dans le sens Paris/province. Le toboggan sera démonté en 1985, et la N 20 passe de quatre à six voies. En 2005, les élus de Montlhéry envisagent la possibilité de cons-

truire un souterrain pour le trafic de transit au niveau de la commune. L'idée est soutenue par la députée UMP Nathalie Kosciusko-Morizet mais désapprouvée par le vice-président PS du Conseil général chargé de la voirie, Gérard Funès. Quant à l'Etat, par la voix du ministre Gilles de Robien, fin 2005, il botte en touche en demandant dans l'avenir « une cohérence du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) avec de nouvelles infrastructures ».