

# On attend la suite...



*Le problème de la RN 20 ne date pas d'hier. L'artère est de l'avis général mal adaptée aux conditions du trafic actuel. Certains l'identifient au monstre du "Look-Ness". Un problème récurrent dû à l'inertie des pouvoirs publics « Que l'on arrête de se passer le Mistigri : vous savez, ce fameux valet de pique qui fait que le dernier joueur de carte qui la conserve dans son jeu a perdu la partie », a lancé Nathalie Kosciusko-Morizet lors de la clôture de la séance des assises de la N 20 (voir article en pages départementales), organisées le mercredi 18 octobre. Un événement suivi par 13 maires, quatre présidents d'intercommunalité, de nombreux élus et des interventions remarquées d'architectes spécialistes ainsi que celle du directeur départemental de la DDE, Bernard Laffargue. L'après midi, ils étaient nombreux à assister à l'élaboration de la charte dans les ateliers prévus à cet effet. Un premier document qui ne demande qu'à être peaufiné. Mais une question demeure : que vont faire les pouvoirs publics face aux sommes qu'il convient d'engager. Le passage du "bébé" dans les bras du Conseil général va-t-il réellement précipiter les choses ? La question était posée mercredi dernier par tous les auditeurs. Quant au monde associatif il restait dubitatif. Faudra-t-il attendre à nouveau 40 ans pour qu'une solution soit trouvée ? Ce n'est pas l'avis des organisateurs qui devant le succès pensent renouveler l'expérience dans deux ans. Quand il est question de la N 20, la patience est de rigueur...*



■ Elus et associations débattaient mercredi 18 octobre

AMÉNAGEMENT

# Trouver un avenir pour la N 20

Réunir les élus et les associations pour discuter de l'avenir de la N 20 : tel était le défi que s'était fixé Lucien Pornin, maire (DVD) de Monthléry et Nathalie Kosciusko Morizet, députée (UMP) de la 4<sup>e</sup> circonscription de l'Essonne. Pari réussi, semble-t-il, au vu des assises de la RN20, organisées le mercredi 18 octobre dernier, où près de 180 personnes, dont douze maires de villes riveraines à la nationale étaient présentes.

## Supprimer le projet C6

Autour de plusieurs tables rondes, sur des thèmes aussi divers que l'aménagement de l'axe routier, son développement économique, ou encore sa requalification urbaine et paysagère, plusieurs pistes ont été déblayées. Les problèmes inhérents à l'axe routier qui relie Paris à Toulouse ont plus de quarante ans. Dès 1965, l'augmentation du trafic automobile oblige les pouvoirs publics à envisager un réaménagement de la N 20. Mais depuis cette date, il semble urgent d'attendre. Ou plus exactement d'abandonner les fausses pistes. Parmi elles, et la plus connue, le

projet C6 : une autoroute permettant de doubler la nationale. Devant l'hostilité des communes de l'Essonne, de Longjumeau à Etampes, le projet ne verra jamais le jour. Aujourd'hui, le consensus semble total pour abandonner le projet. « Les élus semblent d'accord sur ce point », se réjouit Francis Tricoire, président du comité pour la suppression du projet C6. Mais l'unanimité s'arrête là. Alors pour pallier les désagréments de la N20, que faire ? Depuis la nouvelle loi sur la décentralisation de 2004, l'Etat a abandonné ses prérogatives sur les routes nationales au profit des Départements. Le Conseil général de l'Essonne a donc récupéré depuis peu la gestion des 55 km de la N20 en Essonne allant de Massy à Angerville. « Nous avons fait une très mauvaise affaire, a estimé Gérard Funès, vice-président (PS) chargé de la voirie. Il faudrait 200 à 400 millions d'euros pour la rénovation de la Nationale entre Arpajon et Monthléry, soit cinq à dix ans du budget du Conseil général destiné à la voirie ! » Le Département ne cache donc pas son hostilité à un projet qui a pourtant le vent en

poupe chez beaucoup d'élus et d'associations : un tunnel routier. « Avec la jurisprudence Mont-Blanc (ndlr : l'Etat a imposé des règles de sécurité très strictes après l'accident du 24 mars 1999 qui avait coûté la mort à 39 automobilistes dans le tunnel autoroutier du Mont-Blanc entre la France et l'Italie), un kilomètre de tunnel coûte 100 millions d'euros soit un milliard d'euros pour dix kilomètres, c'est utopique ! » regrette Gérard Funès. Une opinion partagée par le maire de Linas et conseiller général (atp.UMP) du canton de Monthléry, François Pelletant, qui a boycotté la réunion du 18 octobre.

## Aménager un boulevard urbain

« Cela fait des années qu'on parle dans le vide, dénonce-t-il. Une "association des villes riveraines de la RN 20" a été créée en juin 2003. Elle ne s'est jamais réunie. » Des arguments que les associations ne veulent pas entendre. « La critique est facile, déplore l'association "Bien vivre à La Ville-du-Bois". Les moyens financiers ne sont pas au rendez-vous, mais cela dure depuis trop longtemps.

Les idées exposées ne doivent pas rester dans les cartons. L'argent ne doit pas être un frein face à la dégradation de notre environnement ». Les assises du 18 octobre ont donc établi une charte d'aménagement de l'axe routier. Si le tunnel routier n'est pas possible, beaucoup de participants ont donné la préférence à des passages souterrains pour les véhicules en transit, ce qui déchargerait le trafic local. Autre possibilité, aménager la Nationale en boulevard urbain, en particulier pour le secteur au Nord de la Francilienne, avec des transports collectifs performants, des passages pour les piétons, valoriser les façades, et lutter contre les friches commerciales. « Nous pourrions faire passer le trafic de 60 000 à 30 000 véhicules/jour. C'est dans la droite ligne des orientations voulues par le schéma départemental (SDRIIF) d'Ile-de-France qui doit voir le jour, a approuvé Olivier Thomas, maire PS de Marcoussis et conseiller régional. « Nous avons posé les bases pour un dialogue, a conclu la députée Nathalie Kosciusko-Morizet. C'est un premier pas, mais la route est longue. »

■ Philippe Valli