

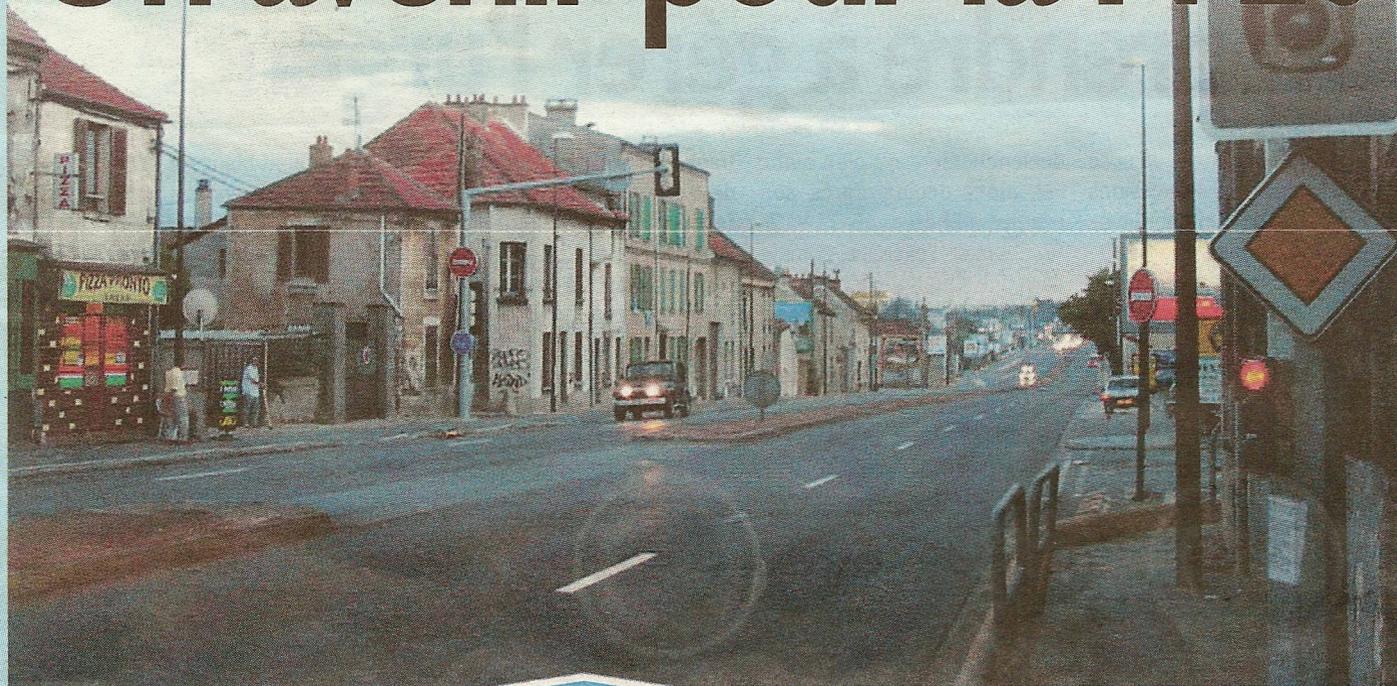
le Républicain



HEBDOMADAIRE DE L'ESSONNE

Un plan de requalification estimé à 240 M€ a été dévoilé

Un avenir pour la N 20



Moche, triste et dangereuse : la N 20 fait l'unanimité contre elle. Lundi 16 juin, les élus des communes riveraines, de Massy à Arpajon, ont découvert le dernier projet en date pour transformer la route nationale en un vrai boulevard urbain.

Une RN20 à métamorphoser !

■ *Faire de la nationale 20 un boulevard urbain avec des bus, des vélos, des carrefours, des arbres et moins de publicité !*

Elle est moche, triste et dangereuse. La N20 fait l'unité... contre elle. Y a-t-il un espoir de la transformer ? Lundi 16 juin, conviés à Saulx-les-Chartreux par Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Ecologie, les élus des communes riveraines, de Massy à Arpajon, ont découvert le dernier projet en date, conçu par Bernard Laffargue, ingénieur général des ponts et chaussées et ancien directeur de la DDE (Direction départementale de l'équipement) de l'Essonne, missionné en septembre par la ministre pour « *requalifier* » la N20 sur 16 km entre Massy et Arpajon.

• **Faire de la nationale un boulevard urbain :**

C'est l'anarchie complète, entre panneaux publicitaires (voir ci-contre) qui pullulent, zones d'activité qui s'étalent sans souci d'urbanisme, passage invisible d'une ville à l'autre, traversées des piétons impossibles (seulement cinq entre Arpajon et Longjumeau)... tout est à refaire. Grande idée de Bernard Laffargue, l'aménagement d'un site propre pour les bus et les vélos sur 14 km (voir carte), dotés d'arrêts tous les 500m. « *Il faudra acheter du foncier bâti et non bâti ...* », prévient le chargé de mission. La vitesse sera réduite de 70 à 50 km/h entre Linas et Monthéry et à La Ville-du-Bois. Dans la partie centrale, des carrefours seront créés, tous les 800 mètres pour assurer des liens entre les deux rives de la RN20, et des arbres seront plantés. L'idée, transformer, la nationale en un boulevard urbain, agréable et pratique, le long duquel de nouveaux logements seront construits, et où la politique de l'affichage publicitaire serait harmonisée.

• **Qui va piloter ?** Les élus sont échaudés. « *Des études,*

on en a plein les armoires » a reconnu Bernard Laffargue. Chaque fois, les projets, celui de la C6 pour délester la N20 ou du tunnel entre Monthéry et Ballainvilliers, sont retombés comme un soufflet faute d'accord entre les élus locaux, ceux du Conseil général et l'Etat. Lundi, Gérard Funès (PS), conseiller général chargé des infrastructures routières, était

« La balle est dans le camp local »

sur ses gardes. « *L'Etat a transféré 120 km de routes nationales au Conseil général sans crédits !* » La volonté d'aller de l'avant semble toutefois l'emporter. Les élus ont décidé de se retrouver avant le 14 juillet et s'orientent vers la création d'un syndicat mixte ouvert pour garder la main sur l'aménagement du projet. « *Tant mieux si un syndicat mixte voit le jour, sinon ce sera l'Etat au travers d'un établissement public qui s'en chargera* » a prévenu Nathalie Kosciusko-Morizet. *En tant que député, j'ai assisté pendant cinq ans à des luttes micro-cholines entre l'Etat et le*



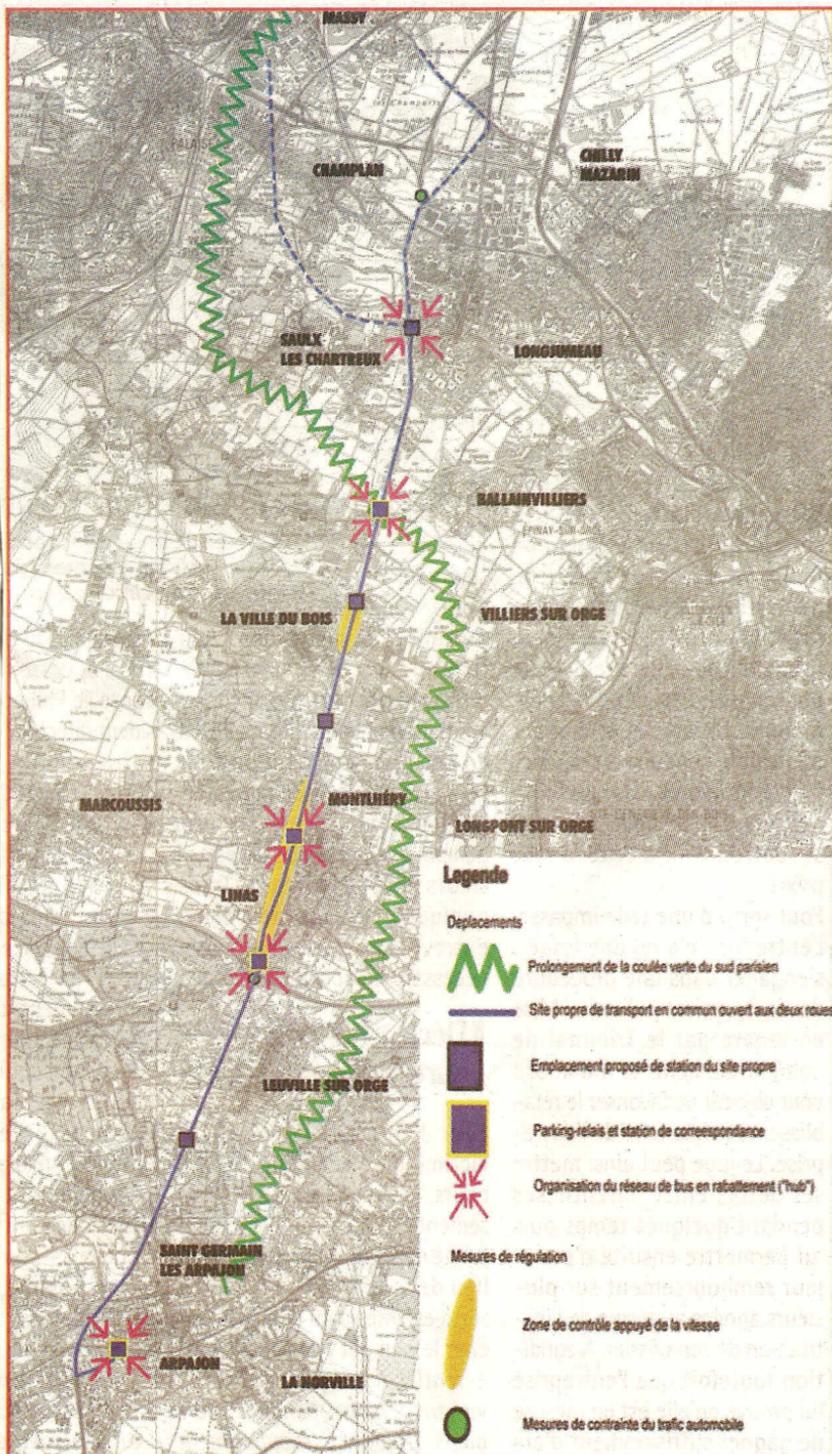
La N20 est envahie. Il y en a partout, des panneaux, des enseignes, des pré-enseignes, plantés dans le sol, collés aux murs, sur les toits, de toutes les tailles, de toutes les couleurs. La réglementation nationale impose des dimensions, des hauteurs et des emplacements mais des règlements locaux de publicité, votés par les conseils municipaux, la durcissent ou souvent l'assouplissent. De toute façon, la police de l'affichage est quasi inexistante et les contrevenants très rarement sanctionnés. Trop de pub tue la pub. Même Stéphane Dottelonde, président de l'union des professionnels de la publicité extérieure, présent lundi, a reconnu la nécessité de mettre de l'ordre dans ce paysage anarchique.

Conseil général. Je n'ai pas l'intention d'attendre cinq ans de plus. La balle est maintenant dans le camp local. Reste toutefois la question qui fâche, qui va payer ? Le coût est estimé à 15 millions le kilomètre, soit 240 millions. « *Une opération de cette ampleur est au-dessus des capacités du*

Département et des collectivités, juge Gérard Funès. Il faudrait savoir quelle contribution l'Etat va apporter... »

• **Ce sera pour quand ?** Si les collectivités prennent en charge le projet, sa mise en œuvre est programmée fin 2012. Si c'est l'Etat, ce sera deux ans plus tôt.

■ Anne Rohou



Legende

- Deplacements**
 Prolongement de la coulée verte du sud parisien
 Site propre de transport en commun ouvert aux deux roues
-  Emplacement proposé de station du site propre
 Parking-relais et station de correspondance
 Organisation du réseau de bus en rabattement ("hub")
- Mesures de régulation**
 Zone de contrôle appuyé de la vitesse
 Mesures de contrainte du trafic automobile