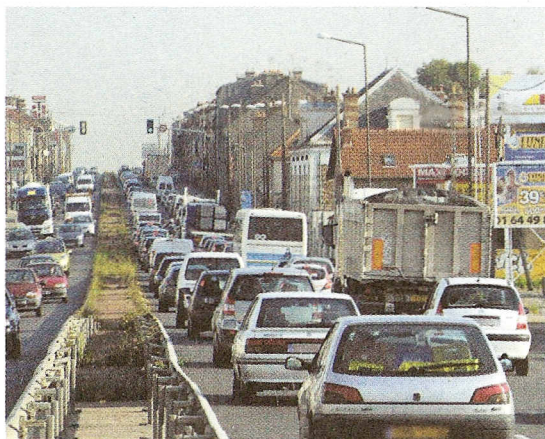


L'avenir de la RN 20

Depuis le 1^{er} janvier 2006, le Conseil général assure la gestion et l'entretien des routes nationales et donc de la RN 20. La portion de 16 km située entre Massy et Arpajon fait aujourd'hui l'objet d'une attention toute particulière de la part de l'État. Alors même qu'il n'a jamais réalisé le moindre investissement quand elle était à sa charge...



Pourquoi l'État a-t-il attendu si longtemps avant de se mettre au chevet de la RN 20 et plus particulièrement du secteur entre Massy et Arpajon ? La question mérite d'être posée. D'autant que le gouvernement avait tout le loisir de s'y intéresser de près jusqu'en 2006, cette route étant de sa compétence. Il a donc fallu qu'il attende de la transférer au Conseil général pour demander, en octobre 2007, aux Ponts et Chaussées de réaliser une mission relative à la requalification de cette portion. Quelques mois après, en juin dernier, la ministre de l'écologie présente le rapport Laffargue, qui dresse un diagnostic et liste un certain nombre de propositions d'aménagements : création d'un site propre réservé aux bus et ouvert aux vélos, transformation dans la partie centrale de l'axe routier de 6 km en boulevard urbain...

Qui va payer ?

Même si les préconisations - qui ne constituent en rien des nouveautés puisque le projet de transport en commun en site propre entre Massy et Arpajon était déjà inscrit au Schéma directeur de la Région Île-de-France (Sdrif) et au Contrat Région-Département - peuvent servir de base de travail, le rapport ne précise pas quelle sera la participation de l'État. Une impasse flagrante car ce projet de requalification est estimé environ à

240 millions d'euros. "L'État ne prend aucun engagement financier. Depuis qu'il nous a transféré la gestion et surtout la mise en sécurité de 240 km de routes nationales, il n'a versé au Conseil général que 2,8 millions d'euros. Nous n'avons pas attendu le rapport Laffargue pour réfléchir sur l'avenir de la RN 20", précise Gérard Funès, vice-président du Conseil général chargé des infrastructures routières.

Un aménagement plus global

De fait, en trois ans, le Département a multiplié les initiatives. En septembre 2006, l'assemblée départementale adopte le schéma d'aménagement Essonne 2020 : la RN 20 est inscrite comme secteur prioritaire d'intervention. Un mois plus tard, le Conseil général participe aux Assises de la RN 20, initiées par la mairie de Montlhéry ; courant 2007, il réalise une étude pour évaluer le coût de la requalification. Il lance également une vaste concertation avec les présidents des communautés d'agglomération et de communes ainsi que les maires concernés. Une nouvelle réunion aura lieu le 24 octobre. Elle pourrait déboucher sur la création d'un syndicat mixte d'études (Département, Région et communautés d'agglomération).

Reste la question du trafic. "Les projets d'aménagement ne peuvent réussir que si cette route retrouve un niveau de trafic acceptable. Chaque jour, 5 000 poids lourds l'empruntent, pour éviter le péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines. Depuis février dernier, des négociations sont en cours avec Cofiroute afin de régler cette question", insiste Gérard Funès. À ces camions, s'ajoutent les usagers franciliens de l'A 10 qui préfèrent passer par la RN 20 plutôt que de payer le péage. L'association "A 10 gratuite" qui les représente, a le soutien du Conseil général : lors de la séance publique du 2 juin dernier, les élus ont voté une motion relative à la gratuité, sur le territoire francilien de l'accès aux autoroutes A 10-A 11. C'est donc une réflexion beaucoup plus large que le Conseil général conduit actuellement sur la RN 20 et ses abords avec les communes et les structures intercommunales. L'objectif étant de rendre plus agréable le cadre de vie des riverains. ◀