



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Requalification de la RN20

Question orale n° 805

### Texte de la question

Mme Marie-Pierre Rixain interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la requalification de la RN20. Le territoire traversé par la RN20, qui draine les populations du sud Essonne vers le nord du département, est marqué par une urbanisation dégradée, ainsi que par la congestion automobile. Le nombre de véhicules qui circulent chaque jour sur cette section est estimé à 70 000. À cela, il faut ajouter un transit poids lourds important car la RN20 constitue un itinéraire de substitution du réseau autoroutier (A10), un trafic qui arrive presque à saturation et qui est encore amené à augmenter de par une pression démographique locale en explosion. Un projet partenarial de requalification en boulevard urbain a été lancé en 2009 *via* la création d'un syndicat mixte d'études qui a établi un plan directeur accepté par l'ensemble des parties. Celui-ci visait, entre autres, à relier les gares d'Arpajon et de Massy en 40 minutes contre plus de 1 heure 30 grâce à la création d'un transport collectif en site propre. Le 12 juin 2019, à l'occasion d'une réunion entre les représentants de l'État, de la région Île-de-France, du département de l'Essonne et des agglomérations Paris, Saclay et cœur d'Essonne, la région Île-de-France a acté l'abandon du TCSP Arpajon/Massy pourtant inscrit dans le contrat de plan État/région Île-de-France 2015-2020. Cette annonce vient remettre en cause plus de dix-sept années de travail collégial des collectivités territoriales concernées qui ont eu à cœur de construire un plan directeur à même de répondre aux besoins des populations et de faire face aux enjeux démographiques et environnementaux inhérents à cet axe. Ainsi, les élus locaux, conformément aux modalités prévues, ont modifié leur PLU respectifs afin de densifier l'habitat. De même, les EPCI concernées ont également engagé des études et des aménagements aux abords de la RN20. Huit millions d'euros de frais d'études pour concevoir ce plan directeur sur lequel les nombreuses parties s'étaient accordées, dix mille logements programmés dans le canton de Montlhéry, onze millions d'euros de travaux déjà financés par le département. Et pourtant la région Île-de-France a mis un coup d'arrêt à ce projet, négligeant ainsi le cœur et le sud de l'Essonne, et délaissant les populations de la Grande Couronne. Aussi, elle lui demande comment justifier cette décision et quelle réponse apporter aux citoyens du sud francilien qui subissent chaque jour d'importantes difficultés pour se déplacer à cause de la congestion des axes routiers et du manque de transports collectifs opérationnels.

### Texte de la réponse

#### REQUALIFICATION DE LA RN 20

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Pierre Rixain, pour exposer sa question, n° 805, relative à la requalification de la RN 20.

**Mme Marie-Pierre Rixain.** Ma question s'adressait à M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports. J'y associe ma collègue Laetitia Romeiro Dias. Le tronçon de la RN 20 qui draine les populations du sud de l'Essonne vers le nord du département est marqué par une urbanisation dégradée ainsi que par une importante congestion automobile. On estime à 70 000 le nombre de véhicules qui circulent chaque jour sur cette section, sans parler du transit des poids lourds, pourtant interdit entre Linas et Massy, mais qui demeure

important car la RN 20 constitue un itinéraire de substitution à l'A10.

Ce trafic arrive à saturation, alors même qu'il est amené à augmenter fortement en raison d'une pression démographique locale continue. Un projet partenarial de requalification en boulevard urbain a été lancé en 2009, via la création d'un syndicat mixte d'études qui a établi un plan directeur accepté par l'ensemble des parties. Celui-ci visait notamment à relier les gares d'Arpajon et de Massy en quarante minutes contre plus d'une heure et demie, grâce à la création d'un transport collectif en site propre.

Le 12 juin dernier, à l'occasion d'une réunion entre les représentants de l'État, de la région Île-de-France, du département de l'Essonne et des agglomérations Paris-Saclay et Cœur d'Essonne, la région Île-de-France a acté l'abandon du transport collectif en site propre Arpajon-Massy, pourtant inscrit dans le contrat de plan entre l'État et la région Île-de-France 2015-2020.

Cette annonce remet en cause plus de dix-sept années de travail collégial des collectivités territoriales concernées, qui ont eu à cœur de construire un plan directeur à même de répondre aux besoins des populations et de faire face aux enjeux démographiques et environnementaux inhérents à cet axe. Conformément aux modalités prévues, les élus locaux ont ainsi modifié leurs plans locaux d'urbanisme respectifs afin de densifier l'habitat aux abords de la RN 20.

Alors que les frais d'études pour concevoir ce plan directeur sur lequel les nombreuses parties s'étaient accordées s'élèvent à 8 millions d'euros, que 10 000 logements ont été programmés dans le canton de Montlhéry, que le département a déjà financé 11 millions d'euros de travaux, la région Île-de-France a mis un coup d'arrêt à ce projet, négligeant ainsi le cœur et le sud de l'Essonne et délaissant les populations de la grande couronne.

Comment justifier l'abandon d'un projet crucial pour la mobilité essonniennne qui, d'après les termes du contrat de plan État-région Île-de-France, devait entrer dans sa phase opérationnelle ? Quelle réponse apporter à nos concitoyens du sud francilien qui subissent chaque jour d'importantes et continues difficultés dans leurs déplacements professionnels, étudiants, culturels et personnels ?

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la députée, M. Jean-Baptiste Djebbari m'a chargée de vous répondre au sujet du projet de création d'un transport collectif en site propre entre Arpajon et Massy, envisagé pour décongestionner l'ancienne RN 20.

Précisons d'emblée que la section concernée de l'ancienne RN 20 a été intégrée au réseau routier départemental suite à la loi de 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Concernant le projet de transport collectif en site propre, des études avaient été inscrites au contrat de plan État-région pour analyser la faisabilité et les conditions d'insertion. Seules les études sont prévues, et non d'éventuels travaux.

Le 12 juin 2019, la région Île-de-France a annoncé qu'elle ne financerait pas ce projet. Or les CPER s'inscrivent dans une démarche de cofinancement entre l'État et la région, qui en est le principal acteur. Île-de-France Mobilités, dépendant de la région en tant qu'autorité organisatrice, doit approuver les projets de transports collectifs en Île-de-France. Il appartient donc à la région d'exposer les considérations ayant motivé sa décision, ce que je lui ai demandé de faire suite à votre légitime interpellation.

Au-delà de ce dossier, l'État demeure mobilisé en faveur du territoire de l'Essonne par de multiples inscriptions au contrat de plan État-région. Des financements sont prévus pour des opérations le long de la RN 118, réalisées sous la maîtrise d'ouvrage du conseil départemental de l'Essonne, dont je salue l'action. L'État accordera 9 millions de crédits pour réaménager le Christ-de-Saclay et 10 millions d'euros pour reconfigurer le Ring des Ulis. L'État tient ses engagements en faveur de ces deux projets, puisque 6 millions d'euros ont été

débloqués pour le projet de réaménagement à Saclay, ce qui a permis de démarrer les travaux. Par ailleurs, 3 millions d'euros seront attribués cette année au Ring des Ulis.

Concernant les transports collectifs, trois opérations notables figurent au contrat de plan : le Tram 12 Express, nouveau tram-train entre Massy et Évry, pour un budget de 475 millions d'euros dont près de 143 millions à la charge de l'État ; un bus à haut niveau de service entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes, dont le volet infrastructure comprend une participation de 21 % de l'État ; les schémas directeurs des RER B et D, qui amélioreront considérablement l'exploitation de ces deux lignes particulièrement empruntées.

Loin d'être inactif, l'État participe donc résolument au renforcement de l'offre de mobilité sur votre territoire.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Marie-Pierre Rixain](#)

**Circonscription :** Essonne (4<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 805

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [19 novembre 2019](#)

**Réponse publiée le :** 27 novembre 2019, page 11562

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [19 novembre 2019](#)