

La Nationale 20, un vieux débat

Les nationales, à l'origine, sont les grandes routes de l'époque où les voitures venaient de faire leur arrivée. Le trafic et les bouchons n'existaient pas. Avec l'émergence du transport individuel et surtout la démocratisation de celui-ci, les nationales, comme les autoroutes, peinent parfois à accueillir tout le trafic. Avec l'augmentation de la population, et une densification des zones urbaines périphériques de Paris, la nationale 20 sur sa portion essonnoise n'échappe pas à la règle.



Un boulevard urbain avec transport en commun en site propre

Cela dit, les problèmes et les mises en garde autour de cette nationale ne sont pas nouveaux, bien au contraire. Depuis une quarantaine d'années, les riverains ne cessent d'alerter les pouvoirs publics sur leurs nombreuses préoccupations : vitesse des automobilistes, fréquentation importante de voitures mais aussi et surtout de camions, pollution sonore et visuelle et dangerosité pour ne citer que les plus fréquentes. De nombreux élus des villes traversées ou avoisinantes parlent de réaménagement. Ce qui revient le plus souvent depuis quelques années à la question de requalifier la nationale en boulevard urbain, avec notamment la construction

d'une ligne de bus en site propre. Le rêve des élus était de construire un tramway permettant ainsi à l'épine dorsale du territoire d'avoir une bonne offre de transports en commun pour les habitants.

Le syndicat mixte de la N20

Depuis quelques temps, les élus semblent se saisir plus en profondeur des enjeux de la nationale. Après avoir mené débats, consultations et études, le syndicat mixte, présidé par Gérard Funès, par ailleurs Maire de Chilly-Mazarin, a abouti à un projet de transformation de la nationale en boulevard urbain, avec la conservation des 2 voies dans les deux sens, mais avec le rajout d'une voie réservée uniquement au bus dans chaque sens. L'autre question réside dans la fréquentation de l'axe par des camions toujours plus nombreux. Ils sont estimés à 5000 par jour. Pour désengorger l'axe des camions, une solution prônée par la plupart : interdire les camions sur l'axe tout en supprimant le paiement de la portion de l'A10 entre Les Ulis et Dourdan. Les panneaux publicitaires restent également la source d'un mécontentement de la part des riverains. Les élus tentent d'y remédier avec la mise en place d'une charte des publicités, accordant ainsi les mêmes droits et devoirs aux annonceurs envers les communes. Une seule a refusé de faire voter cette charte dans son conseil municipal : la commune de Linas dont le Maire n'est autre que François Pelletant, le conseiller général sortant du canton de Montlhéry et candidat de nouveau ce dimanche. Le processus est enclenché, des accords, notamment financier, se signent et la région et l'État devraient participer financièrement au projet. Si tout se passe comme prévu et dans les délais, le chantier pourra commencer dès 2013 pour une fin estimée en 2020.