



Le 22 octobre 2008

**AMENAGEMENT DE LA RD 920 :
Une volonté plus ferme doit être exprimée
en faveur des transports en commun et des modes doux.**

Un projet d'aménagement de l'ampleur de celui de la RD920 doit répondre à des principes cohérents pour éviter qu'il n'aboutisse à des résultats sans intérêt voire négatifs : principes de cohérence interne et de cohérence avec les grands documents d'aménagement.

Nous voulons affirmer les principes qui nous semblent essentiels et indiquer les améliorations nécessaires au dossier présenté par le CG92 à la concertation préalable en septembre 2008.

- **"Recomposer l'espace pour un meilleur partage entre les différents usagers"**

La RD 920 restera une voie d'accès automobile importante, mais cela s'insère dans une perspective générale qui est celle d'une baisse de la part de l'automobile dans les déplacements, et **d'une diminution du trafic automobile. Ce principe doit être affirmé**, d'autant plus que le sud des Hauts de Seine est une zone urbaine dense où, comme à Paris, l'automobile verra diminuer son attractivité.

Signalons quelques aspects de cette question :

- Le Plan de déplacements urbains de la région Ile de France, qui est une application de la Loi sur l'Air, fonde de par la loi ses orientations sur "la diminution du trafic automobile"¹
- Le PLD de la CAHB prévoit de décharger la RD 920 de son trafic de transit.
- Toutes les actions envisagées, tant nationalement que localement, pour la mise en pratique de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont comme composante prioritaire la réduction des trafics automobiles et poids lourds.
- La forte augmentation du coût du pétrole se traduit d'ores et déjà par un report significatif des déplacements sur les transports collectifs. Cette augmentation du coût du pétrole se poursuivra très probablement à l'avenir, et le report devrait se maintenir, voire s'accélérer.
- Le grand axe de transport collectif proche de la RD 920 est la ligne de RER B. Cette ligne est déjà très chargée (saturée à certaines heures), et on ne sait pas quand sa capacité pourra être significativement augmentée, ni même si c'est possible.

Ensemble, ces facteurs plaident très fortement pour **un développement et une protection du trafic des autobus sur la RD 920**. Le projet mentionne, parmi ses objectifs, « aménager la circulation des transports en commun si nécessaire » : il faut écrire « **permettre l'augmentation du nombre et de la vitesse commerciale des autobus** ». La formule utilisée est trop floue, les moyens, et en particulier les sections sur lesquels un couloir doit être prévu, semblent quasiment inexistantes. Il est frappant de constater que même dans les sections très larges, aucun aménagement pour les bus n'est proposé, contrairement au projet qu'avait mis au point la DDE92 en 2006 dans le cadre du comité d'axe RN20. Par la suite, l'implantation d'un tramway devra être envisagée, en tous cas sur la partie nord de l'axe, non étudiée ici.

- **"Créer une continuité des itinéraires cyclables et offrir aux modes doux une plus grande sécurité"**

Cet objectif recueille l'assentiment de tous. Il s'accorde bien avec les objectifs globaux en matière énergétique et climatique, mais aussi avec celui de qualité de vie dans une zone urbaine dense.

S'agissant des **piétons, sa mise en œuvre est relativement locale** : le principe doit être réaffirmé et mis en pratique systématiquement, au cas par cas.

Il n'en est pas de même pour **les vélos, qui par nature suivent un itinéraire continu** sur des distances chiffrées en km. La formulation « créer et sécuriser une continuité des itinéraires cyclables » est tout à fait appropriée, mais **il convient de voir comment ceci sera mise en œuvre**. Le projet présenté actuellement est trop flou pour qu'on puisse l'évaluer sous cet angle, d'autant plus que les tronçons susceptibles de poser problème ne sont pas présentés. La formule "en dédiant un espace propre aux cyclistes chaque fois que cela est possible" suscite l'inquiétude sur la qualité et la continuité des itinéraires qui seront proposés. Ne vaudrait-il pas mieux poser le principe général d'un partage sécurisé de la chaussée avec la voiture et prévoir un espace dédié lorsqu'une sécurité maximale est recherchée, par exemple au voisinage des écoles ?

Lors de discussions précédentes, des reports d'itinéraires cyclables sur des voies environnantes avaient été évoqués. Cette « solution » est tout à fait inappropriée pour ce qui concerne la RD 920 car ces itinéraires alternatifs n'existent pas. Il est donc essentiel de prévoir des itinéraires cyclables continus sur l'ensemble de la RD 920 entre l'entrée du département et la sortie de Bourg-la-Reine.

La généralisation des terre-pleins centraux paraît envisagée par le projet. Ceux-ci peuvent être intéressants pour les segments très larges - sous réserve qu'ils ne créent pas une ambiance autoroutière (pour cela la largeur des files automobiles doit être limitée). Mais dans les segments où la voie est étroite, ces terre-pleins consomment un espace qui pourrait être mieux utilisé, par exemple pour les voies cyclables.

- **"Valoriser le capital vert", "prévoir systématiquement l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite"**

Ce sont des objectifs auxquels **l'AUT s'associe pleinement**. En revanche la rénovation de l'éclairage public ne nous paraît pas constituer un objectif prioritaire.

- **"Réduire la chaussée à deux files par sens de circulation (en section courante)"**

Le principe paraît bon, à condition de remplacer le terme de "chaussée" par "voies de circulation automobile" (d'autres véhicules utilisent aussi la chaussée et ont besoin de voies !). Ces voies automobiles seraient donc réduites à deux files par sens, en section courante. Leur largeur doit également être limitée, afin de contrôler la vitesse : 3m est le chiffre recommandable, étant entendu qu'une bande cyclable doit exister parallèlement.

L'objectif à retenir hors des sections courantes, c'est-à-dire en centre ville, n'est pas précisé.

Nous demandons que soit étudié très précisément, sur la base du trafic actuel revu à la baisse, **un aménagement dans les centres villes d'une file de circulation et une bande cyclable** (utilisable pour les arrêts d'autobus) **dans chaque sens**. Actuellement, les files sont très souvent interrompues par un stationnement anarchique, "en double file" ; réduire officiellement la circulation à une file ne changera donc pas réellement la capacité et reviendra à régulariser la circulation. L'élargissement indispensable à l'arrivée aux carrefours (mais pas aux sorties) sera alors obtenu grâce à une limitation du stationnement si nécessaire. Certains carrefours pourront être remplacés par des carrefours giratoires bien étudiés, suivant le retour d'expérience du carrefour de Vaugirard, à Meudon.

Les autobus dans Bourg-la-Reine

A Bourg-la-Reine, compte-tenu du nombre important de lignes de bus qui transitent ou font terminus à la gare RER, il est indispensable que des aménagements soient prévus pour faciliter la progression des bus. En particulier, les différentes variantes permettant éventuellement de meilleurs itinéraires pour les bus 172 et 192 (utilisation des rue Roeckel, Galois et Margottin ; terminus place Condorcet ; etc.) doivent être précisées.

- **"Optimiser le stationnement"**

La formulation est acceptable par tous, mais elle est beaucoup trop imprécise... La RD 920 actuelle comporte de nombreux secteurs où le stationnement pourra être intégré sans problème ; mais sur d'autres tronçons, des solutions doivent être recherchées hors de l'axe RD 920.

Celles-ci peuvent être trouvées, tant dans le centre d'Antony que dans celui-ci de Bourg-la-Reine, par la conjonction de deux possibilités : l'utilisation de parkings en ouvrage, et le report sur certaines voies à proximité.

L'argument du besoin des commerces a fait la preuve de sa faiblesse : les exemples abondent pour montrer que les commerces profitent plus d'un aménagement piétonnier de qualité que d'un stationnement à proximité immédiate.

La situation particulière des commerçants du marché de Bourg-la-Reine a été évoquée lors de réunions antérieures. Il nous semble tout à fait aberrant qu'une solution à ce problème n'ait pas encore été trouvée par mise à disposition de places de stationnement à quelque distance du marché.