

Février 2023

## **Aménagement de la RD920 entre Bourg-la-Reine et Paris**

### **Avis pour l'enquête publique**

#### **Préambule**

L'AUT / FNAUT Ile-de-France partage la nécessité du réaménagement de la RD920 nord. En effet, il s'agit d'une des dernières grandes radiales à l'approche de Paris dont les abords (trottoirs mais aussi bâti) sont très dégradés. Cette voie constitue une quasi-autoroute en zone urbaine. L'AUT / FNAUT Ile-de-France rappelle qu'un premier projet avait été étudié par le comité d'axe RN20, piloté par la DDE 92, qui avait abouti dès 2004 à un principe d'aménagement avec un site propre bus axial bidirectionnel. La décentralisation des routes nationales en 2006 a remis en cause le projet. Après une longue période d'indécision, le projet présenté actuellement est très proche de celui de la concertation de 2018.

Notre contribution est centrée sur la prise en compte des transports en commun mais nous souhaitons aussi qu'une attention particulière soit portée à la qualité des cheminements piétons (largeur, éclairage, revêtement des trottoirs) et à la sécurisation des traversées de la RD920, notamment au niveau du parvis de la station RER Bagneux. Des aménagements cyclables de qualité sont également nécessaires.

#### **Mesures conservatoires**

L'AUT / FNAUT Ile-de-France prend acte du fait que le scénario avec TCSP (Transport en Commun en Site Propre) axial n'a pas été retenu par les maîtres d'ouvrage. Elle souligne néanmoins que ce TCSP figure au Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) et au Plan de déplacements urbains (PDUIF). En outre, nous soulignons que le dossier précise que ce scénario aurait la meilleure rentabilité socio-économique. Nous souhaitons donc que les aménagements réalisés garantissent la possibilité d'une réalisation ultérieure de ce TCSP. A cet effet, nous demandons l'abandon du terre-plein central planté, dont l'intérêt écologique est discutable et qui rendrait difficile l'insertion d'un TCSP.

#### **Constats relatifs aux lignes de bus**

En premier lieu, nous constatons que le dossier apporte très peu d'éléments sur le fonctionnement des lignes de bus circulant sur la RD920, ni dans la situation actuelle ni dans la situation projetée. Nous regrettons que la RATP et Ile-de-France Mobilités n'aient pas été associées étroitement à ce projet alors qu'ils sont directement concernés.

Selon les données dont nous disposons, les 3 principales lignes de bus qui empruntent la RD920 (187, 188 et 197) représentent un trafic de plus de 50000 voyageurs par jour ouvrable, à mettre en rapport avec les 45000 véhicules par jour qui empruntent la RD920. Si tous les usagers de ces bus n'empruntent pas la RD920, ils sont concernés indirectement par l'irrégularité générée sur cette voie.

En termes de temps de parcours, des données IDFM de 2018 (en annexe) montrent **une forte irrégularité**, avec des durées de trajet pouvant tripler. La situation actuelle est probablement encore moins bonne du fait du remplacement des couloirs de bus par des coronapistes.

Si on ne connaît pas précisément les lignes de bus qui circuleront à terme, il faut souligner la décision d'IDFM fin 2021 de maintenir la ligne 197 jusqu'à Paris avec un crochet par la station Lucie Aubrac, suite à la demande de la plupart des collectivités et avec notre appui. Depuis la mise en service de la ligne 4 prolongée, on constate que les lignes 188 et 197 restent bien utilisées au nord du métro Bagneux et ont donc vocation à être pérennisées. La mise en service de la ligne 15 sud en 2025 ne va modifier en rien les besoins de desserte locale sur l'axe nord / sud.

Nous considérons que l'axe de la RD920 restera majeur pour la circulation des bus compte tenu de la **forte densification** constatée actuellement (cf. par exemple la ZAC Victor Hugo à Bagneux). De plus, l'usage des bus est complémentaire de celui du métro ou du RER, comme en témoigne la fréquentation des bus parisiens. Enfin, la saturation et l'irrégularité du RER B renforcent l'intérêt d'offrir une alternative en voirie pour une partie des usagers.

### **Principes d'aménagement**

Le projet prévoit la suppression définitive de la plupart des couloirs de bus qui existaient en 2018 sauf 2 courtes sections. Cela aurait des conséquences négatives sur la régularité et la vitesse commerciale des bus, et donc sur les coûts d'exploitation, et aussi sur la fréquentation, et donc sur les recettes.

Au vu de ces éléments, nous demandons que l'aménagement prévoit un couloir bus, au moins dans le sens sud - nord, en continu de l'avenue Carnot à Cachan jusqu'à la porte d'Orléans.

Au nord de la place de la Vache Noire, cela peut se faire en dédiant aux bus une des 3 voies montantes. En amont de la place de la Vache Noire, il est possible de créer ce couloir bus en remplacement de la contre-allée et du terre-plein central. En effet, nous considérons que les difficultés de circulation sont liées principalement à la traversée des carrefours, notamment à la porte d'Orléans. Dans ce contexte, la 3ème voie serait une voie de stockage sans plus-value réelle pour les automobilistes.

## Cohérence avec les aménagements de la ville de Paris

La ville de Paris prévoit un réaménagement de la porte d'Orléans et de l'avenue du Général Leclerc qui prolonge la RD920 dans Paris.

Il nous paraît indispensable de prendre en compte ces éléments dans l'élaboration du projet de la RD920, les problématiques de déplacement dans la métropole ne s'arrêtant pas aux frontières administratives.

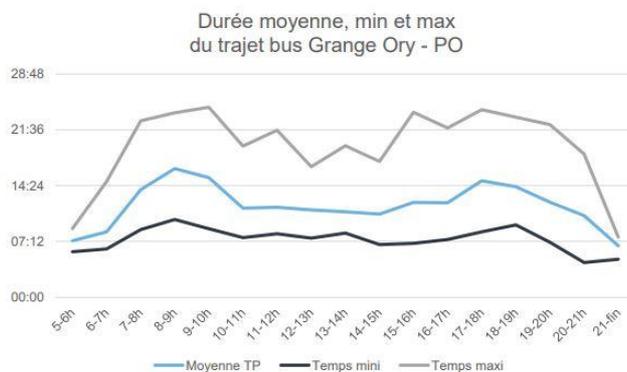
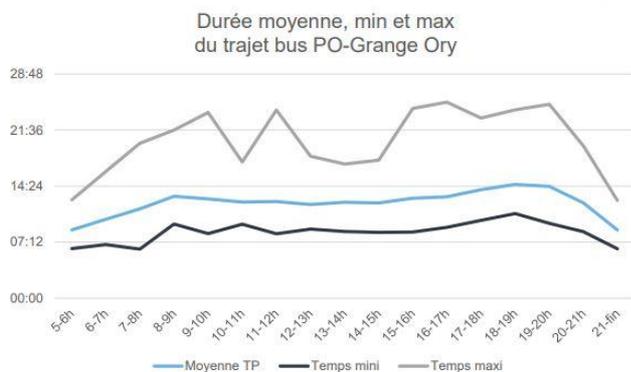
\* \* \*

## Annexe : irrégularité des lignes de bus sur la RD920 (source IDFM 2018)

### Analyse des temps de parcours Grange Ory – Porte d'Orléans (1/2)

#### Temps de parcours de la ligne 197 entre Grange Ory et Porte d'Orléans (2 directions)

- Données RATP : temps de parcours des véhicules les jeudis en 2019



- Données IDFM : temps de parcours issus des données de validation sur 3 jours de 2018

- Moyenne : 13:02
- Ecart type : 4:01

- Les TP sont irréguliers du fait de la variation du trafic automobile sur la RD920