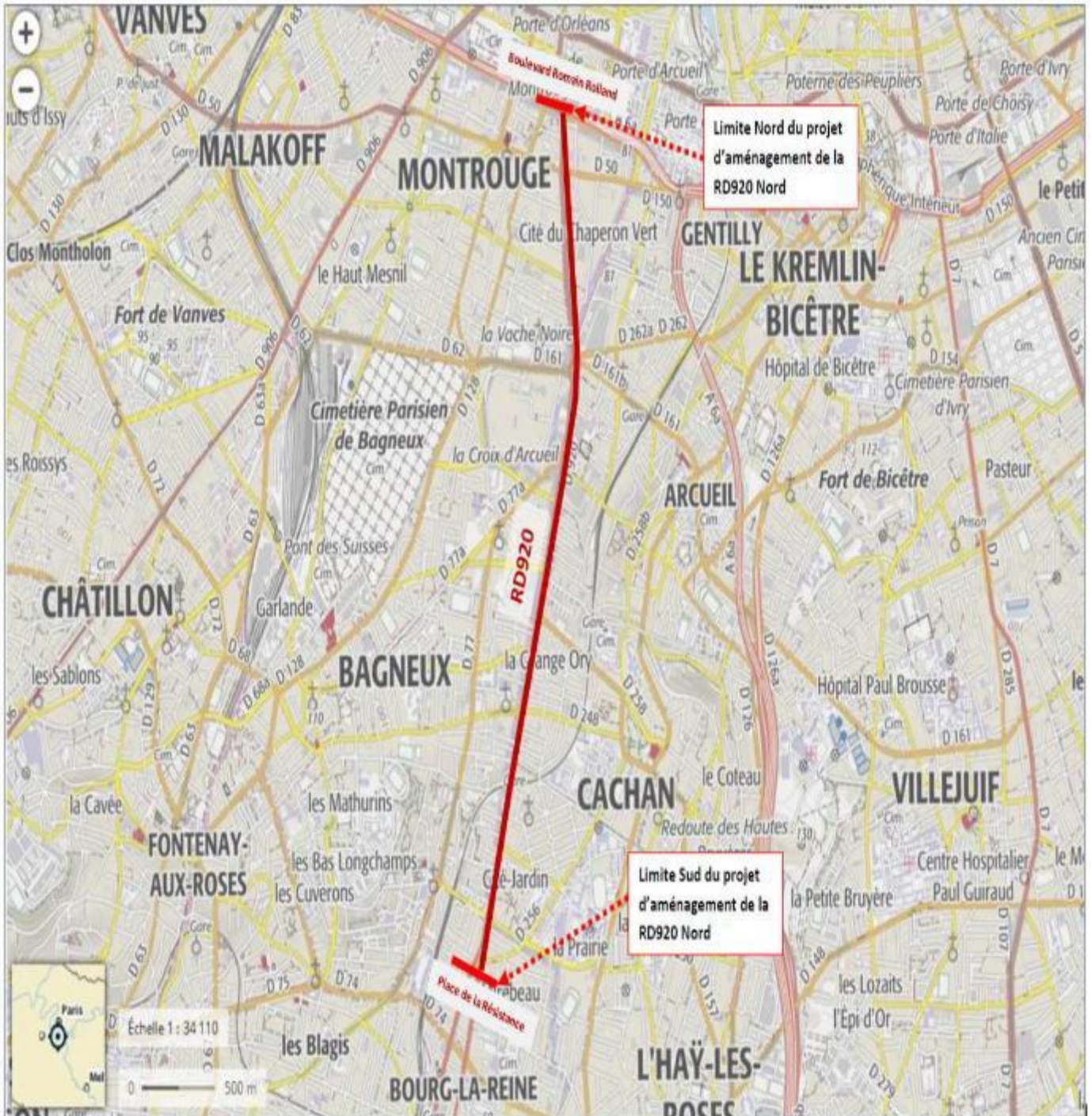


RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD920 ENTRE LA PLACE DE LA RESISTANCE A BOURG-LA-REINE ET LE BOULEVARD ROMAIN ROLLAND A MONTROUGE SUR LES COMMUNES DE BOURG-LA-REINE, BAGNEUX, MONTROUGE, ARCUEIL ET CACHAN



Enquête publique du lundi 30 janvier 2023 au mercredi 1^{er} mars 2023 inclus
RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

NICOLE SOILLY : PRESIDENTE

JEAN PIERRE CHAULET : MEMBRE

PHILIPPE ZELLER : MEMBRE

Page n° 1 sur 180

Enquête publique relative au projet de requalification de la RD920 entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge sur les communes de Bourg-la-Reine, Bagneux, Montrouge, Arcueil et Cachan)



(Liste des pièces jointes en page 4)

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE	6
1.1. OBJET DE L'ENQUETE	7
1.2. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE	8
1.3. LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD920 MIS A L'ENQUETE	8
1.3.1. <i>Présentation globale du projet</i>	9
1.3.2. <i>Réalisation du projet</i>	15
1.3.3. <i>Le coût du projet</i>	15
1.4. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	16
1.5. MODALITES D'ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	16
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE	19
2.1. EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE.....	20
2.1.1. <i>Composition du dossier d'enquête relatif à la requalification de la RD920</i>	20
2.1.2. <i>Documents complémentaires demandés mis à la disposition de la commission d'enquête et/ou du public durant l'enquête</i>	20
2.2. ENTRETIEN AVEC LES PERSONNES EN CHARGE DU DOSSIER DE REQUALIFICATION DE LA RD920 20	
2.3. VISITE DES LIEUX DE L'ENQUETE	22
2.4. PUBLICITE DE L'ENQUETE	23
2.4.1. <i>La publicité légale</i>	23
2.4.1.1. Les avis dans les journaux	23
2.4.1.2. La mise en place de l'affichage légal en mairie	23
2.4.2. <i>Les autres formes de publicité</i>	23
2.5. DEROULEMENT DES PERMANENCES.....	24
2.6. LES REUNIONS PUBLIQUES ORGANISEES EN COURS D'ENQUETE	24
2.6.1. <i>La réunion publique du 7 février 2023 à Bagneux</i>	24
2.6.2. <i>La réunion publique du 23 février 2023 à Arcueil</i>	25
2.6.3. <i>Examen de la procédure de l'enquête</i>	25
2.7. RENCONTRE AVEC LES MAIRES DES COMMUNES CONCERNEES	25
2.7.1. <i>Commune d'Arcueil</i>	25
2.7.2. <i>Commune de Bagneux</i>	26
2.7.3. <i>Commune de Bourg la Reine</i>	29
2.7.4. <i>Commune de Cachan</i>	30
2.7.5. <i>Commune de Montrouge</i>	30
2.8. CONCERTATION	32
2.8.1. <i>Organisation de la concertation</i>	32
2.8.2. <i>Bilan de la concertation</i>	33
2.9. EXAMEN DE L'ETUDE D'IMPACT	34
2.10. FORMALITES DE FIN D'ENQUETE	41
2.10.1. <i>Recueil des observations en fin d'enquête</i>	41
2.10.2. <i>Le procès-verbal de synthèse en fin d'enquête</i>	41
2.10.3. <i>Mémoire en réponse</i>	41
3. EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	42
3.1. LES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUETE.	43
3.1.1. <i>Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis sur les registres papiers mis en place pour cette enquête</i>	43

3.1.2.	Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique et l'adresse courriel mis en place pour cette enquête.....	43
3.1.3.	Résultats du dépouillement de l'ensemble des observations.....	43
3.1.4.	Examen détaillé des observations écrites recueillies au cours de l'enquête.....	45
4.	APPRECIATION DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD 920.....	46
4.1.	AVIS DE LA MRAE	47
4.1.1.	Appréciations de la commission d'enquête :.....	48
4.2.	AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES :.....	48
4.2.1.	Avis de la DRAC archéologie préventive.....	48
4.2.2.	Avis de la ville d'Arcueil.....	48
4.2.3.	Avis de la ville de Bagneux	52
4.2.4.	Avis de la ville de Bourg-la-Reine.....	52
4.2.5.	Avis de la ville de Cachan.....	56
4.2.6.	Avis de la ville de Montrouge.....	57
4.2.7.	Avis de l'Etablissement public territorial (EPT) Grand Orly Seine Bièvre.....	58
4.3.	EXAMEN DES OBSERVATIONS ET COURRIERS RECUEILLIS AU COURS DE L'ENQUETE.	61
4.3.1.	Thème N°1 : Les déplacements motorisés.....	61
4.3.2.	Thème N°2 : La circulation des piétons.....	71
4.3.2.1.	Sous-thème : L'accessibilité des PMR et des déficients visuels, les terrasses, le mobilier urbain	79
4.3.2.2.	Sous-thème : Les passages souterrains.....	85
4.3.2.3.	Sous-thème : le cas particulier de la gare de Bagneux	88
4.3.3.	Thème N°3 : La sécurisation des carrefours.....	91
4.3.3.1.	Sous-thème : L'aménagement général	91
4.3.3.2.	Sous-thème : Le carrefour de la Vache Noire	101
4.3.4.	Thème N°4 : Les conséquences environnementales.....	105
4.3.4.1.	Sous-thème : Les arbres	105
4.3.4.2.	Sous-thème : Le bilan carbone.....	120
4.3.4.3.	Sous-thème : Le revêtement de la chaussée	124
4.3.5.	Thème N°5 : Les pistes cyclables.....	129
4.3.5.1.	Sous-thème : Leur implantation.....	129
4.3.5.2.	Sous-thème : Leurs dimensions	132
4.3.5.3.	Sous-thème : Leurs aménagements.....	136
4.3.6.	Thème N°6 : L'aménagement de la chaussée.....	140
4.3.6.1.	Sous-thème : Le terre-plein central	140
4.3.6.2.	Sous-thème : La circulation des bus.....	147
4.3.6.3.	Sous-thème : Le stationnement des véhicules.....	155
4.3.7.	Thème N°7 : Le coût des travaux	165
4.3.8.	Thème N°8 : Les autres problématiques	167
4.3.8.1.	Sous-thème : Les conditions durant les travaux.....	167
4.3.8.2.	Sous-thème : Contrôle de la vitesse des automobiles.....	170
4.3.8.3.	Sous-thème : impact sur les commerces.....	171
4.3.8.4.	Sous-thème : Observations ponctuelles.....	173
5.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD 920.....	175
5.1.	OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE REQUALIFICATION DE LA RD920	176
5.2.	LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD920	176
5.3.	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	177
5.3.1.	Sur le déroulement de l'enquête publique.....	177
5.3.2.	Sur la réalisation du projet de modification lui-même.....	178
5.3.2.1.	S'agissant des déplacements motorisés sur la RD 920.....	178
5.3.2.2.	S'agissant de la circulation des piétons.....	178
5.3.2.3.	S'agissant des pistes cyclables	178
5.3.2.4.	S'agissant de la sécurité des carrefours.....	178
5.3.2.5.	S'agissant des conséquences environnementales	178
5.4.	CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD920	179





Liste des pièces jointes

- Pièce 1** : Décision N° E22000046/95 du 24 novembre 2022 du président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise désignant la commission d'enquête pour procéder à une enquête publique ayant pour objet :
« *Le projet de requalification de la RD 920 entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge, sur les communes de Bourg-la-Reine, Bagneux, Montrouge, Arcueil et Cachan* » ;
- Pièce 2** : Arrêté conjoint des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne du 3 janvier 2023 « *portant ouverture de l'enquête publique dite « environnementale » au bénéfice du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et du Conseil départemental du Val-de-Marne, concernant le projet de requalification sur le secteur Nord de la RD 920 sur les communes de Montrouge, Arcueil, Cachan, Bagneux et Bourg-la-Reine* ».
- Pièce 3** : Copies des insertions dans les journaux
- Pièce 4** : Affiche annonçant l'enquête apposée en mairies
- Pièce 5** : Lettres organisant les réunions publiques et synopsis
- Pièce 6** : CR réunion publique BAGNEUX ;
- Pièce 7** : CR réunion publique ARCUEIL ;
- Pièce 8** : Lettre d'envoi du procès-verbal de synthèse rédigé à la fin de l'enquête et remis le 13 MARS 2023 à M. HERVE, maitre d'ouvrage ;
- Pièce 9** : Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage reçu par courriel le 30 mars 2023.





Une annexe unique, **qui fait partie intégrante du rapport** regroupe la synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête est jointe à ce rapport.

Ces observations, courriers et courriels mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence et comportent les avis et commentaires des maitres d'ouvrage à chacune des observations déposées sur le registre papier ou envoyées à l'adresse courriel dédiée.





PRESENTATION DE L'ENQUÊTE

1.1. Objet de l'enquête

Le projet porte sur l'aménagement de la Route Départementale n°920 (RD920) entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge.

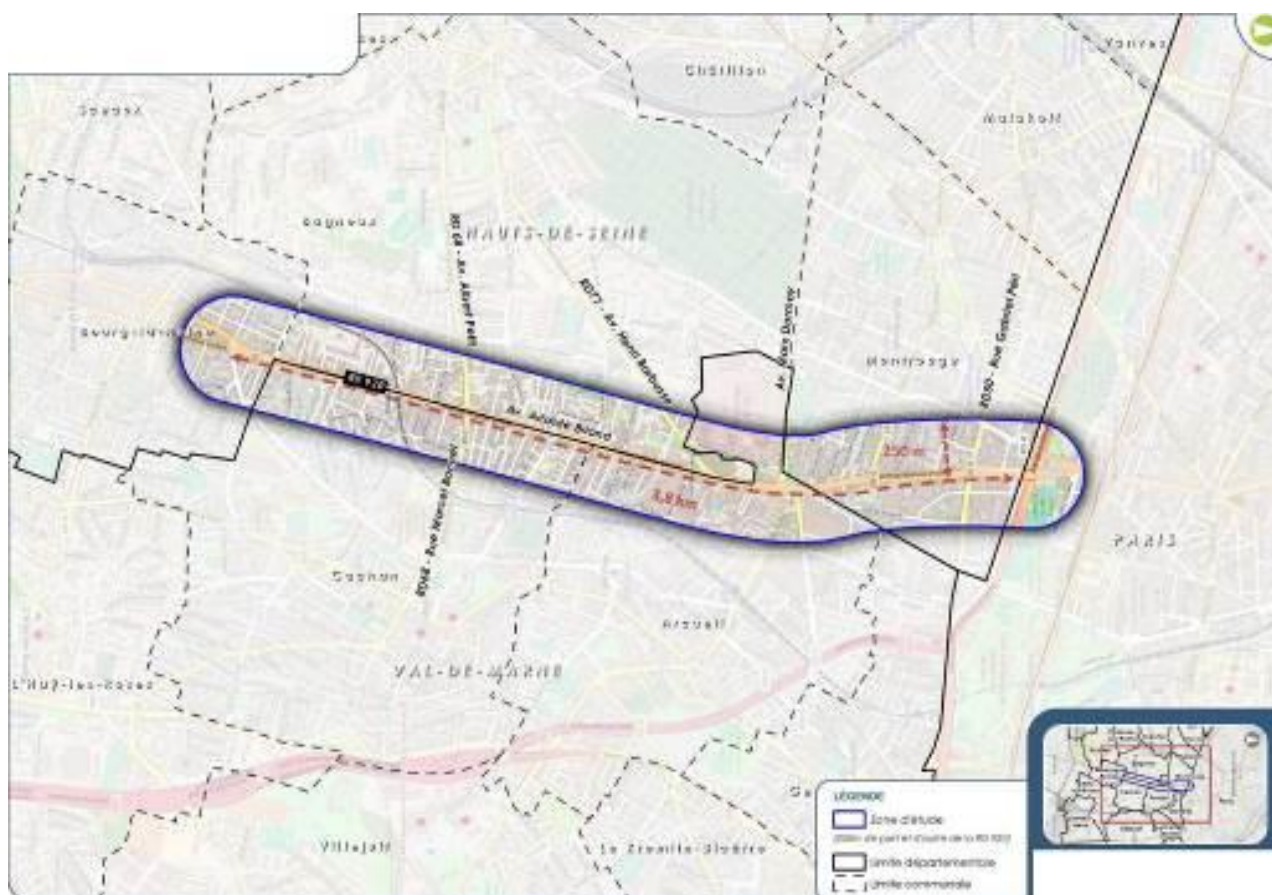
Il est localisé sur deux départements de la région Ile-de-France : les Hauts-de-Seine (92) et le Val-de-Marne (94), et concerne cinq communes, à savoir :

- Arcueil (94) ;
- Bagneux (92) ;
- Bourg-la-Reine (92) ;
- Cachan (94) ;
- Montrouge (92).

L'aire d'étude (ou zone d'étude) est définie par **une bande de 250 m de part et d'autre de la RD920 entre la Place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge**. Elle borde également une commune supplémentaire : Paris (75) (14ème arrondissement). Cette aire a été pressentie comme étant la principale aire d'influence du projet. Elle peut néanmoins être adaptée pour les besoins propres à chacune des thématiques abordées et aux effets potentiels pressentis du projet sur celles-ci.

Le tronçon du projet étudié étant long d'environ 3,8 km, la surface de cette zone d'étude est d'environ 19 ha.

La zone d'étude est présentée sur la figure ci-après.



1.2. Cadre juridique de l'enquête

La présente enquête s'inscrit dans les dispositions :

Du Code de l'environnement dans ses articles L123-1 et suivants.

Du Code général des collectivités territoriales.

Une concertation s'est déroulée du 26 mars 2018 au 11 mai 2018, approuvée par la Commission permanente du Conseil départemental des Hauts-de-Seine le 15 avril 2019.

La MRAe a rendu son avis le 23 mars 2022.

1.3. Le projet de requalification de la RD920 mis à l'enquête

Le programme d'aménagement de la RD920 a été décomposé en deux opérations distinctes dans le temps, afin de répondre à la complexité du projet et aux enjeux identifiés. Ainsi, dans une optique de continuité et de cohérence, l'aménagement de la RD920, Nord entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge, vient compléter l'aménagement sur la section Sud à Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine (linéaire de 5,7 km).

Le principe d'aménagement de la RD920 Nord est de transformer cette route départementale en boulevard urbain.

Le projet de cette section permet d'accompagner la trame urbaine et son évolution autour de l'itinéraire, de la place de la Résistance Charles de Gaulle à Bourg-La-Reine au boulevard Romain Rolland à Montrouge. Le but de l'aménagement est également d'intégrer les modes actifs dans l'organisation de l'espace public et de réintroduire la composante végétale dans l'organisation urbaine

Ce projet a plusieurs objectifs dans la continuité des aménagements réalisés :

- Concilier un rôle d'avenue structurante avec une vie locale dynamique ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers de l'avenue avec un aménagement qualitatif et en valorisant le patrimoine végétal ;
- Rendre plus sûrs et confortables les cheminements piétons ;
- Créditer un itinéraire cyclable dans la continuité des aménagements existants, apporter une meilleure régularité des transports en commun.

Ces objectifs permettront de transformer la RD 920 en une véritable avenue urbaine assurant la fluidité du trafic, le partage des différents usages et la sécurité des échanges.

Les principes généraux du projet se déclinent ainsi par :

Une avenue pour tous :

- Une circulation apaisée et sécurisée : l'ensemble de la chaussée est aménagé avec deux files par sens ou 3 files par sens et des carrefours à feux synchronisés, deux carrefours sont créés pour sécuriser les échanges, le stationnement est organisé et adapté ;
- Une continuité cyclable sécurisée ;
- Un espace accessible à tous dans le respect des règles relatives aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Un environnement valorisé :

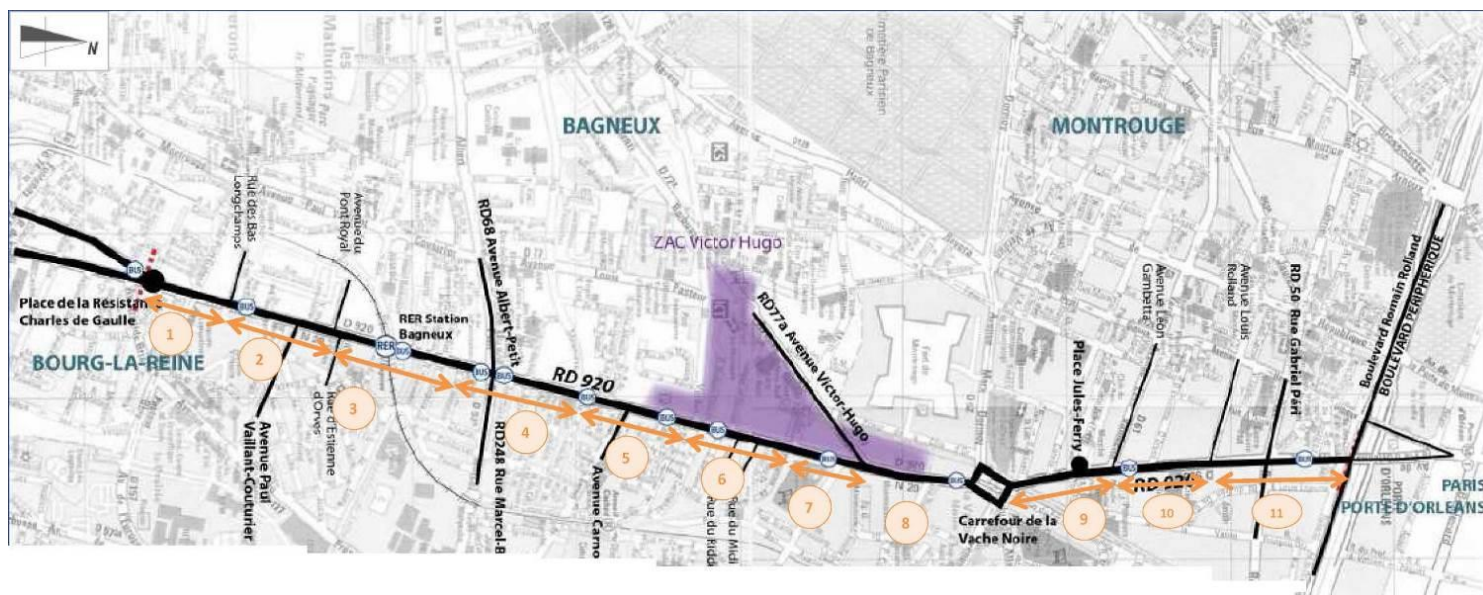
- Un aménagement paysager homogène et qualitatif sur l'ensemble des communes traversées ;
- Une réduction des nuisances (bruit, pollution, stationnement sauvage).

1.3.1. Présentation globale du projet

Le projet propose les principaux aménagements suivants :

- **Requalification de la RD920 en chaussée à deux files de circulation ou trois files de circulations au nord de la zone d'étude ;**
- **La création de pistes cyclables bilatérales ;**
- **La création de deux carrefours** pour améliorer la sécurité des traversées et des échanges de flux ;
- **L'aménagement des carrefours** et la création d'îlot refuge à chaque traversée piétonne ;
- **La réorganisation des stationnements le long de la route ;**

Création de nouveaux alignements d'arbres sur certains secteurs et de compositions paysagères sur certains secteurs

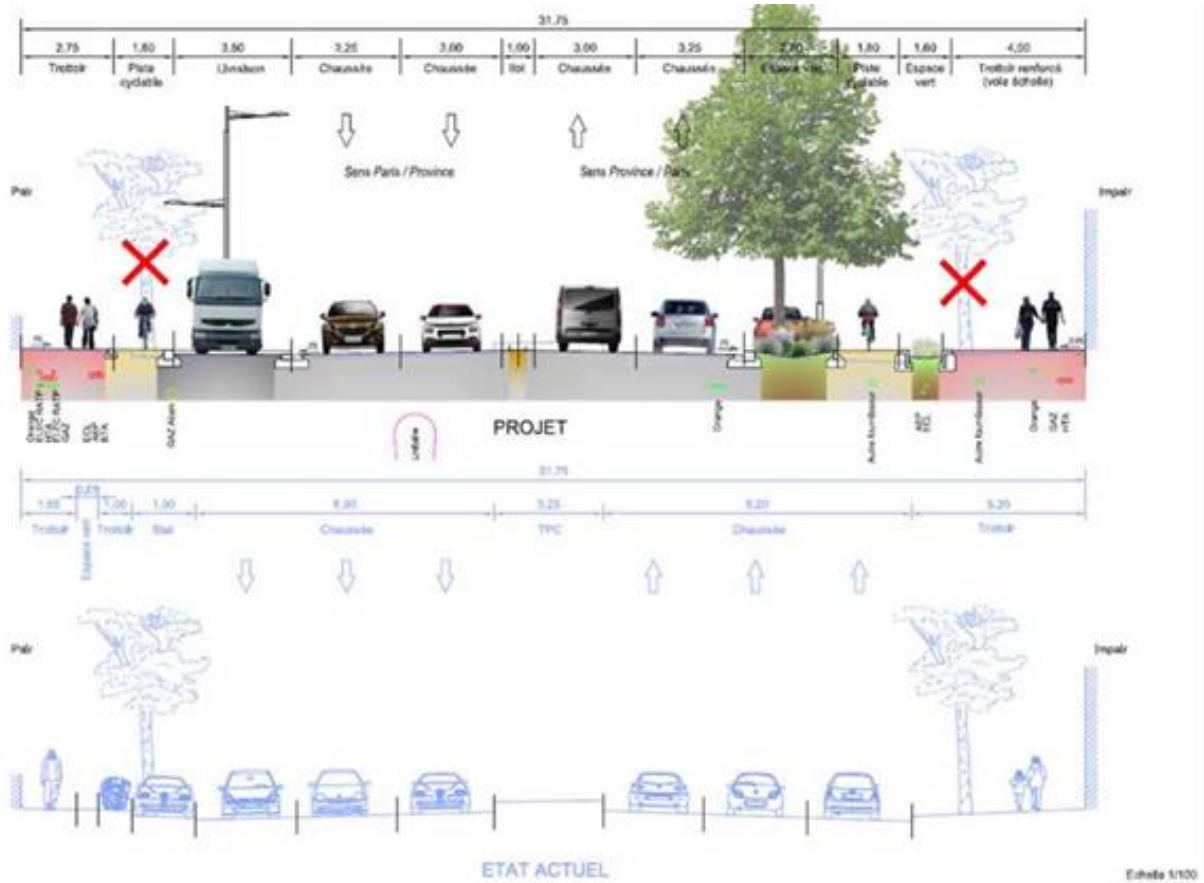


Synoptique de la section nord de la RD920 et identification des différents secteurs du projet

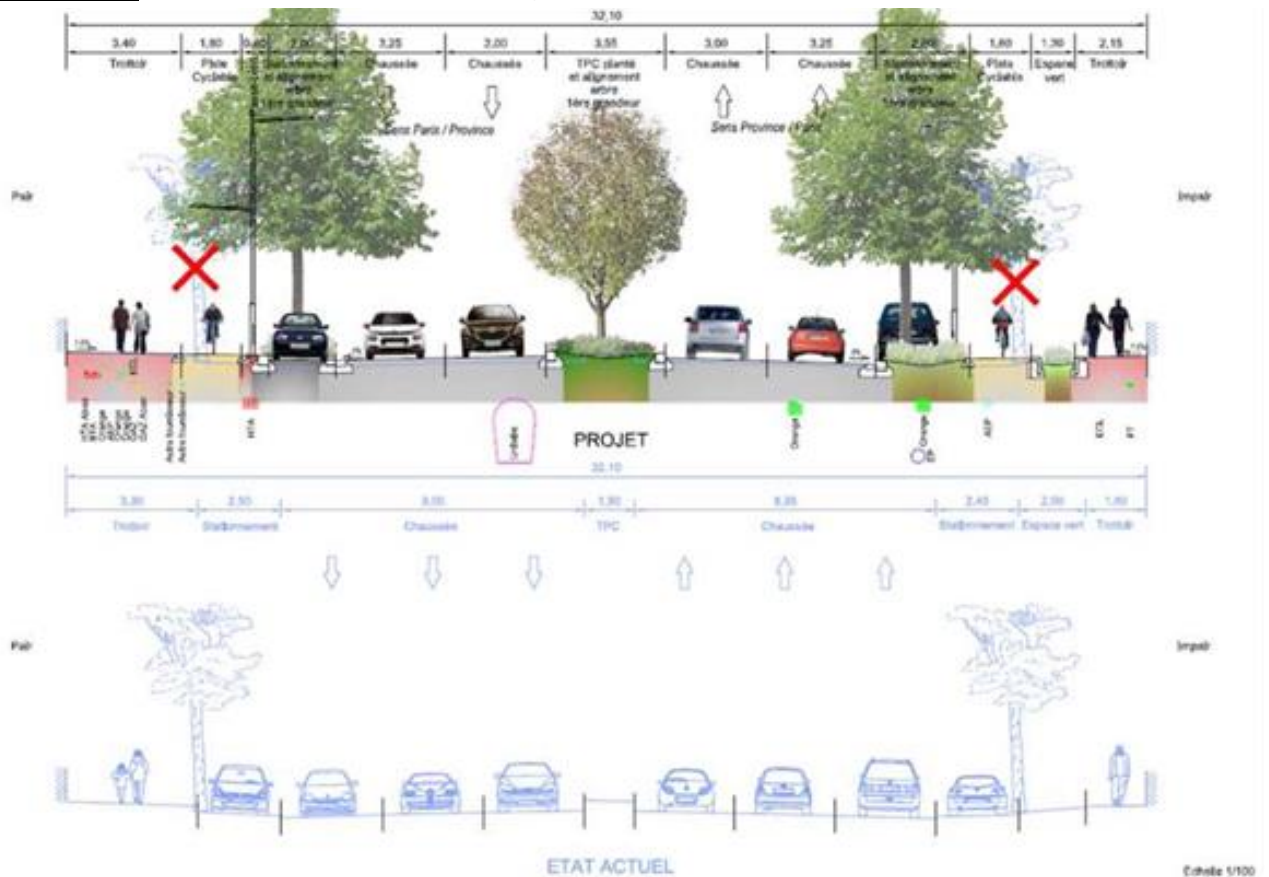
11 secteurs ont été identifiés pour cette enquête allant de Bourg-la-Reine à la Porte d'Orléans

Ces 11 secteurs sont les suivants :

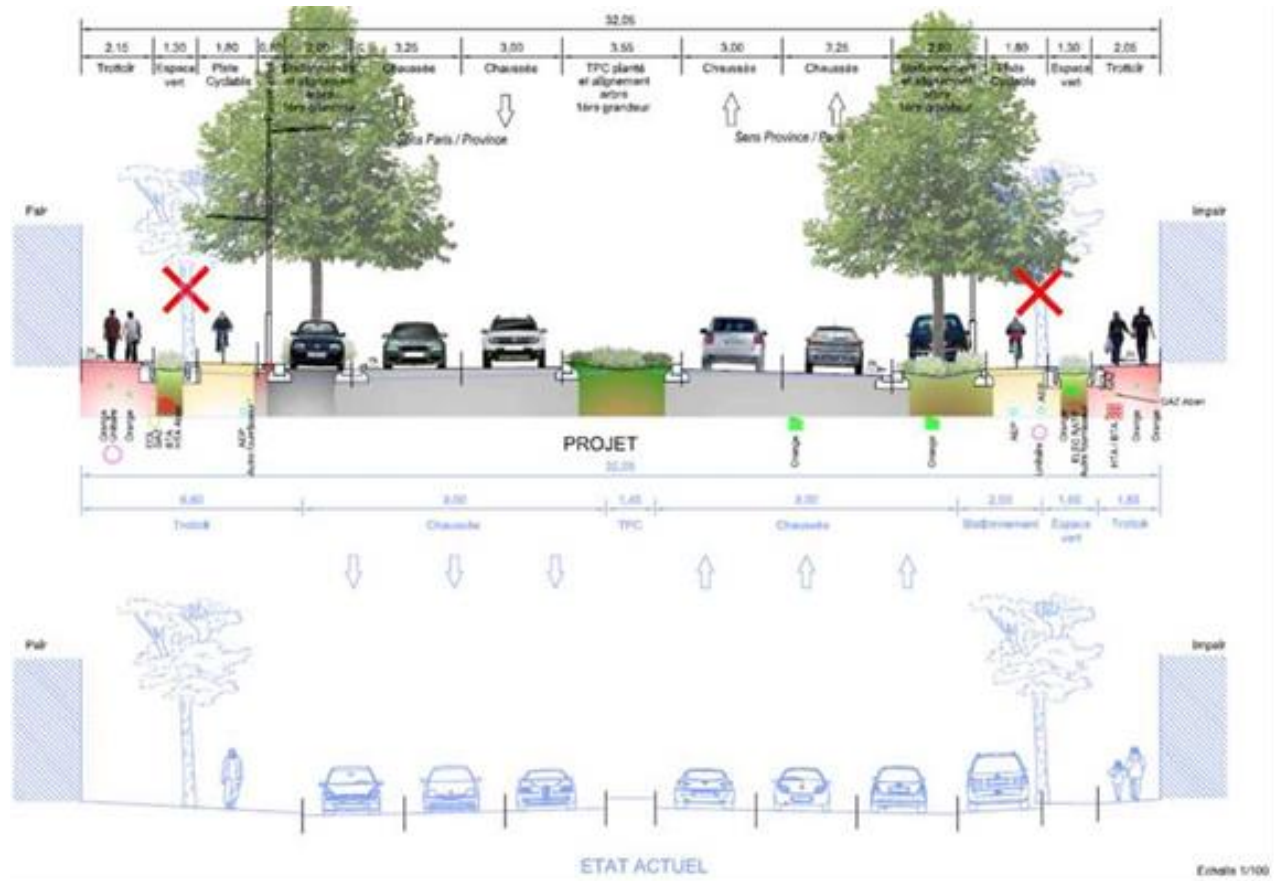
Secteur 1 : Section Place de la Résistance Charles de Gaulle – Rue des Bas Longchamps



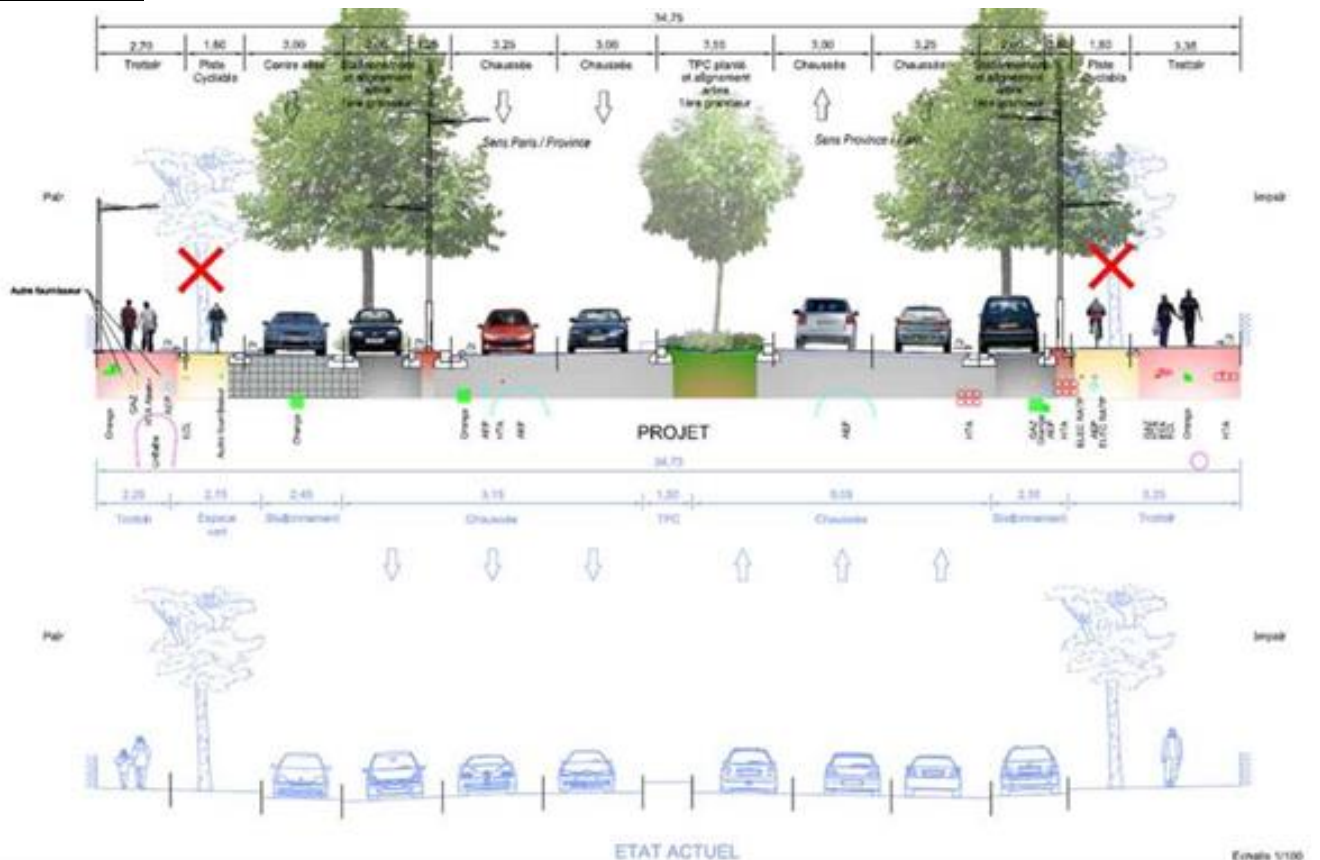
Secteur 2 : Section Rue des Bas Longchamps – Rue d'Estienne d'Orves



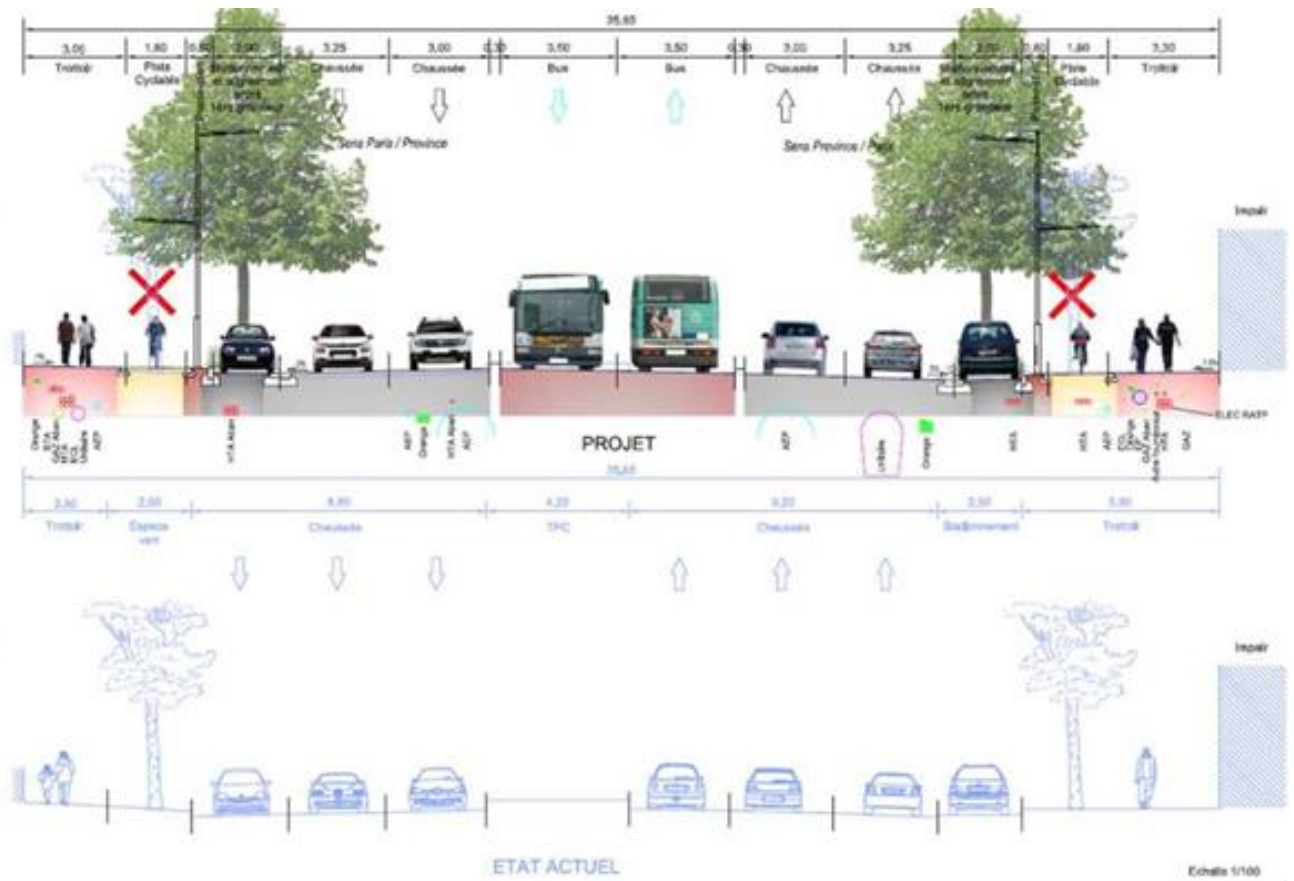
Secteur 3 : Section Rue d'Estienne d'Orves – Rue de l'Armistice



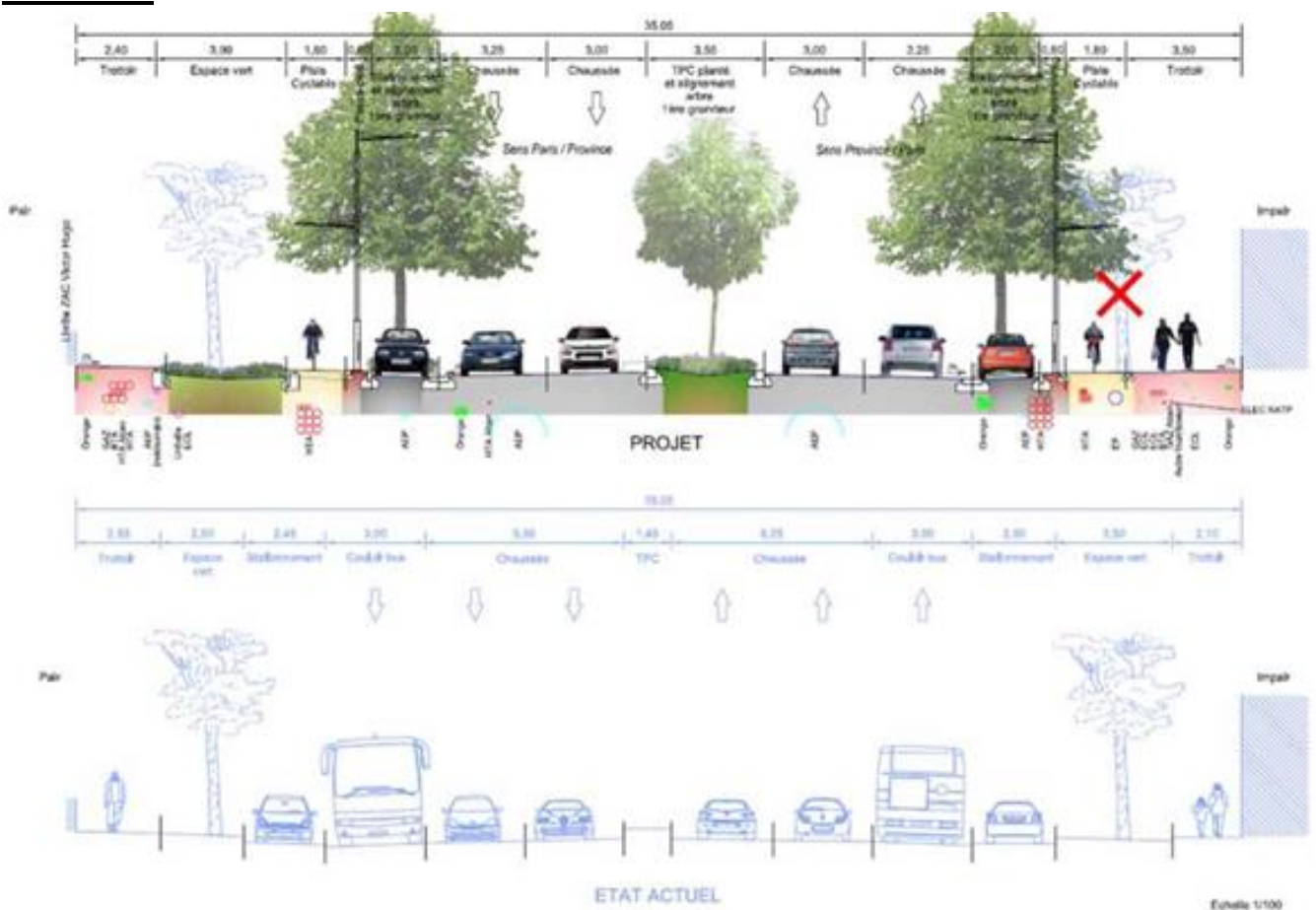
Secteur 4 : Section Rue de l'Armistice – Rue des Meuniers



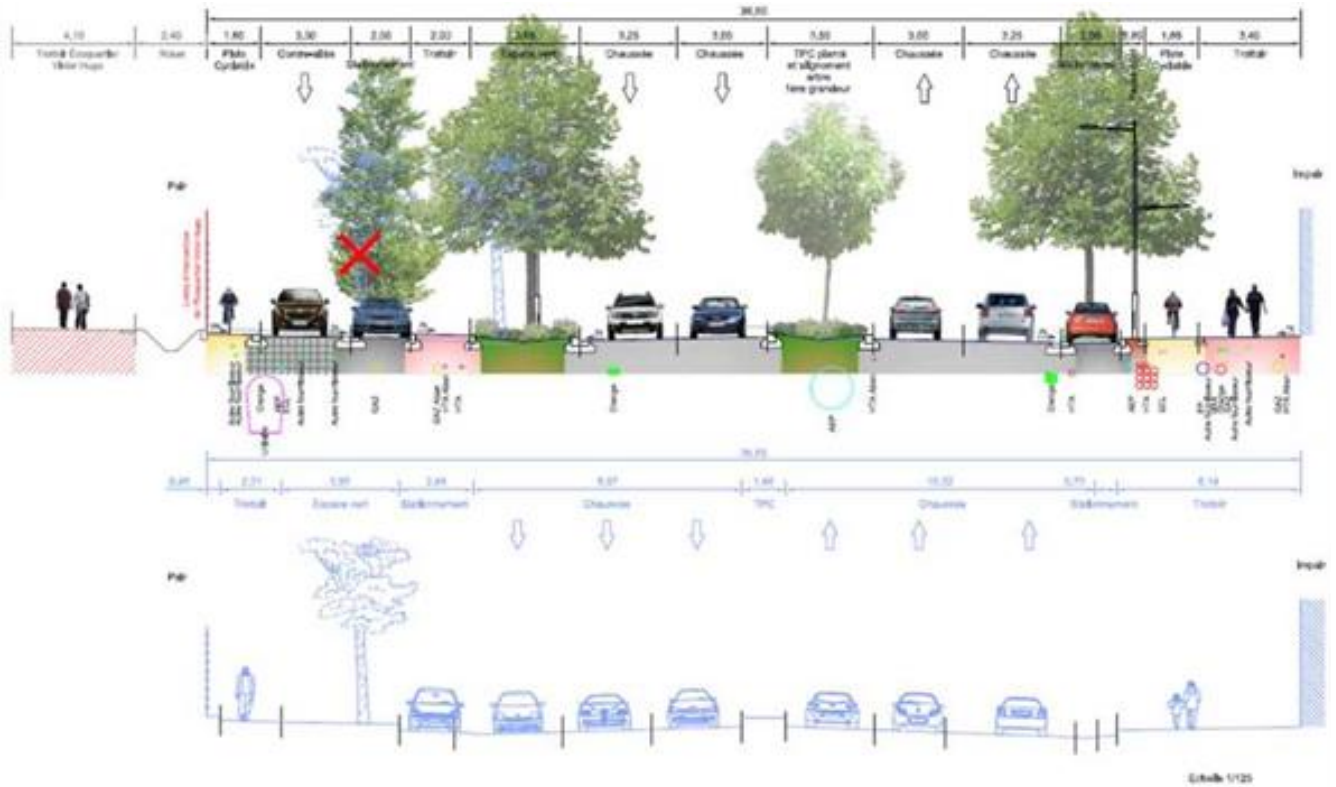
Secteur 5 : Section Rue des Meuniers – Rue de Verdun



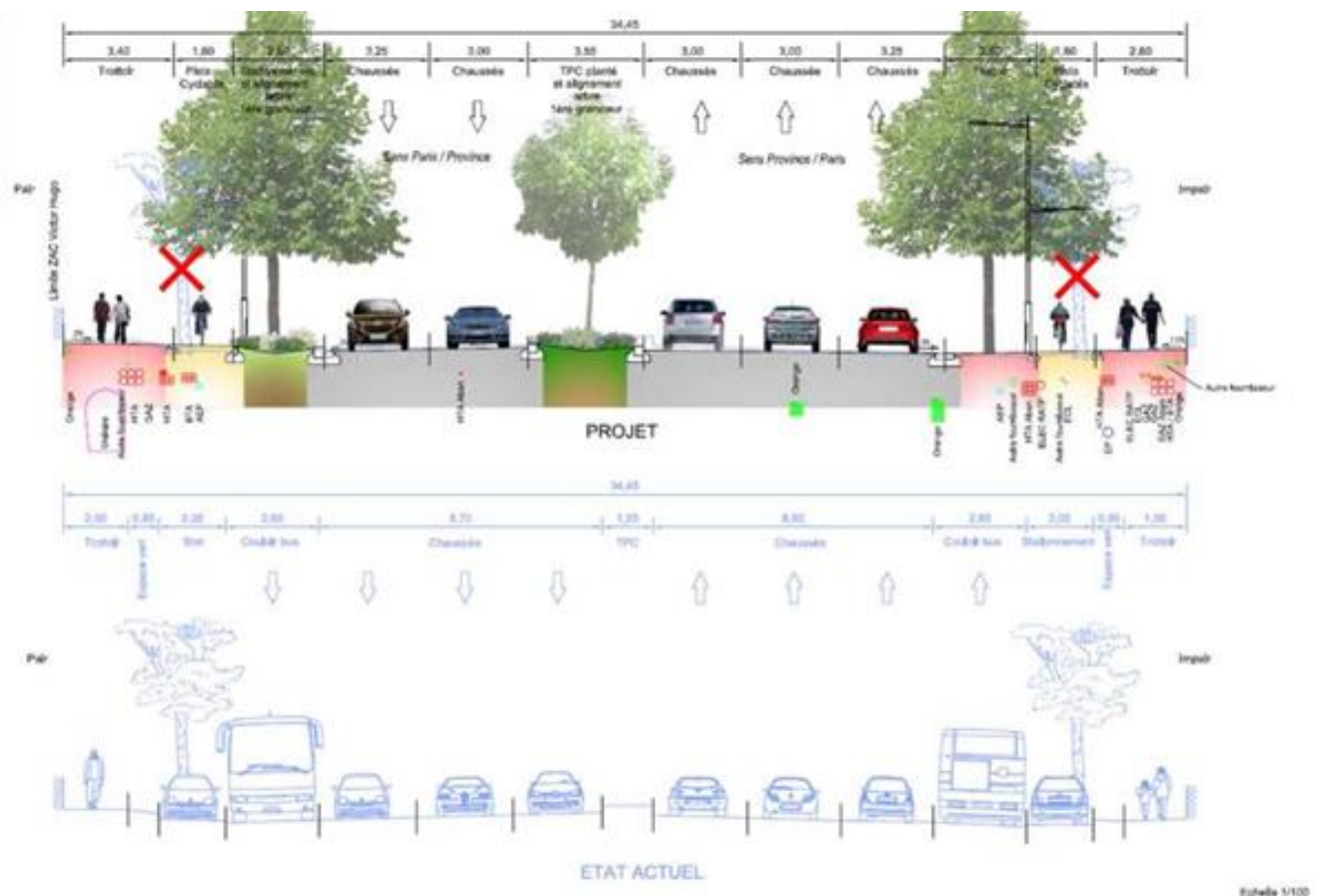
Secteur 6 : Section Rue de Verdun – Rue Jean Marie Naudin



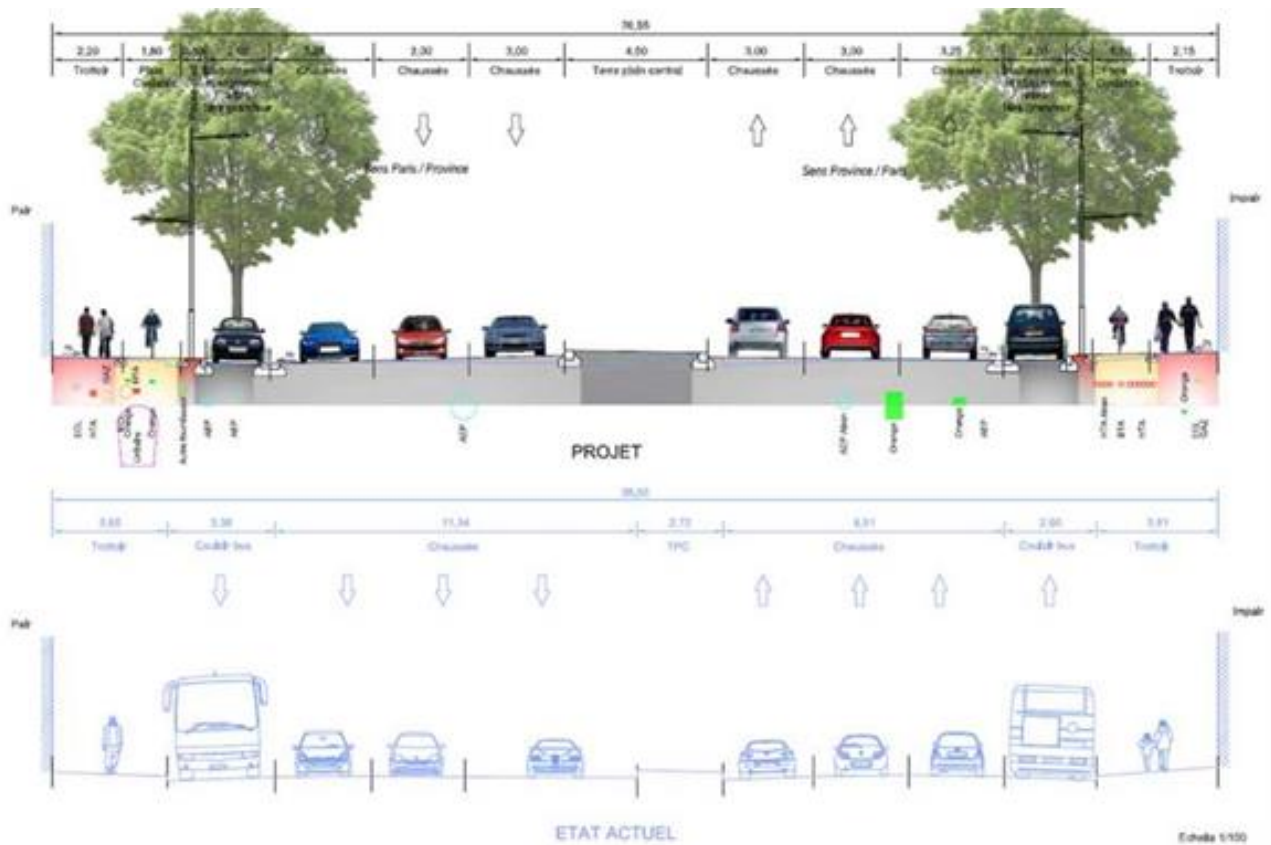
Secteur 7 : Section Rue Jean Marie Naudin – Avenue Victor Hugo



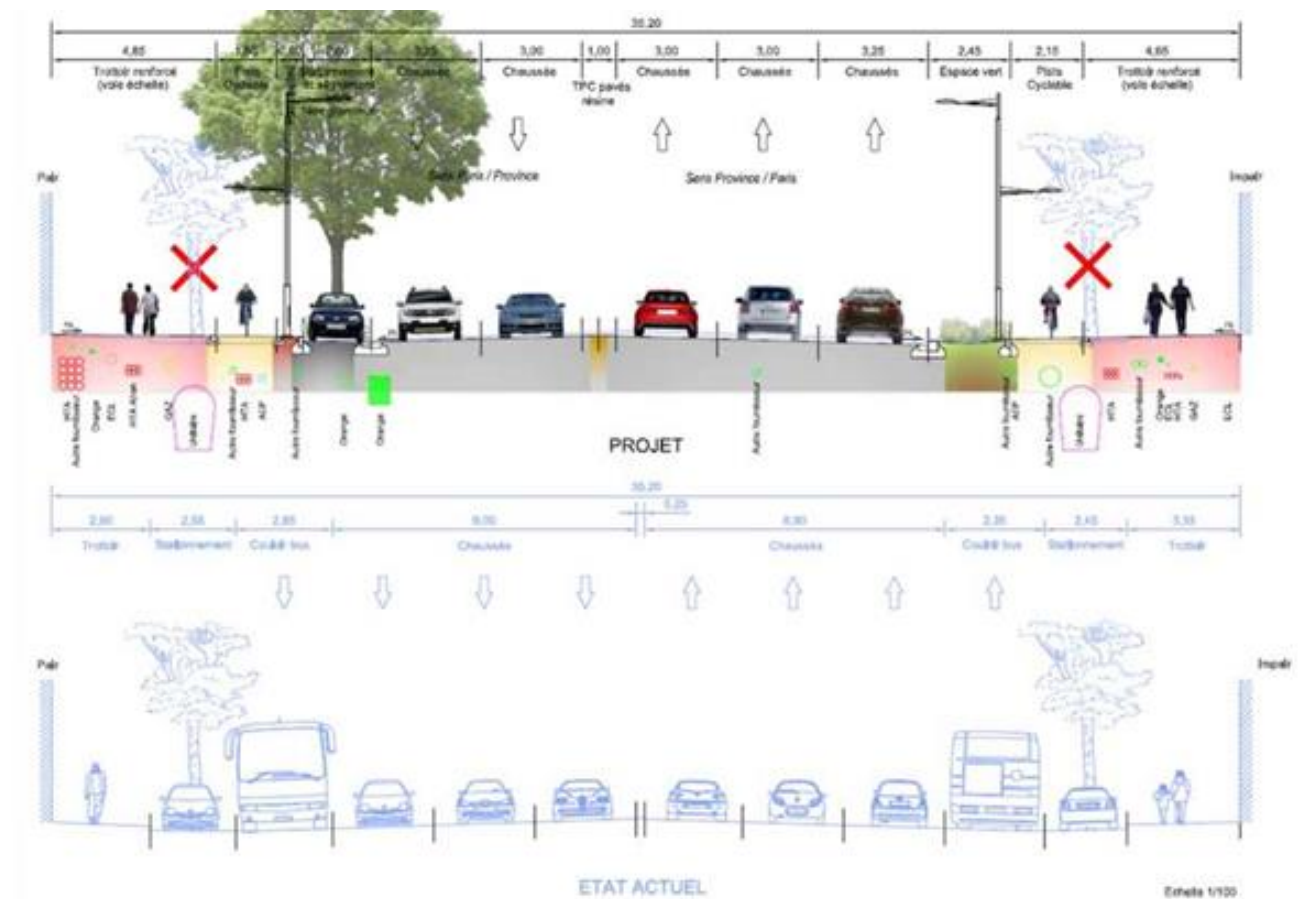
Secteur 8 : Section Avenue Victor Hugo – Carrefour de la Vache Noire

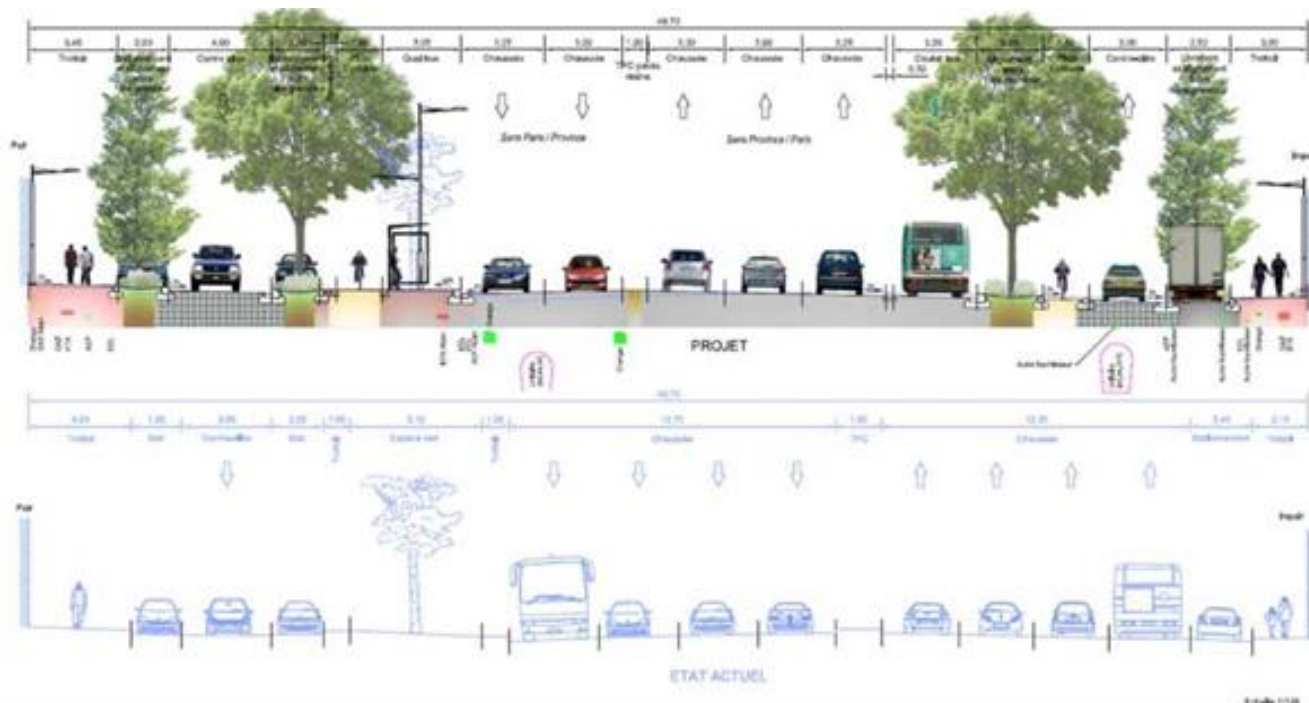


Secteur 9 : Section Carrefour de la Vache Noire – Avenue Léon Gambetta



Secteur 10 : Section Avenue Léon Gambetta – Rue Louis Rolland



Secteur 11 : Section Rue Louis Rolland – Boulevard Romain Rolland**1.3.2. Réalisation du projet**

Le séquençage des travaux sur la RD920 est prévu en trois phases sur une période de 4 ans et demie selon le phasage suivant :

- La première séquence concerne uniquement la commune de Bourg-la-Reine, au Sud du linéaire (0,2 km) et est estimée à 6 mois ;
- La deuxième séquence concerne la section longeant les communes de Bagneux, d'Arcueil et de Cachan au Sud du carrefour de la Vache Noire (2,5 km). Elle est estimée à 30 mois, soit 2 ans et demie ;
- La troisième séquence est comprise entre le carrefour de la Vache Noire et la limite communale avec Paris (1,1 km), estimée à 18 mois (1 an et demi).

1.3.3. Le coût du projet

Thématique	Montant € HT
Voirie	27 183 840,00 €
Signalisation	321 600,00 €
Éclairage public et signalisation tricolore	5 838 000,00 €
Aménagements paysagers	4 439 244,00 €
Études	4 536 000,00 €
Montant général HT	42 318 684,00 €
TVA 20,0%	8 463 736,80 €
Montant général TTC	50 782 420,80 €

Les travaux d'aménagement de la RD 920 Nord entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge se feront sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine.

La répartition du financement du projet entre les deux conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne se fait proportionnellement à la surface occupée par le projet dans chaque département, à savoir **66% pour le CD92 et 34% pour le CD94**

1.4. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N° E22000046/95 du 24 novembre 2022 le président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise a désigné une commission d'enquête composée de :

Mme Nicole SOILLY : Présidente

M. Jean Pierre CHAULET : Membre

M. Philippe ZELLER : Membre

Pour procéder à une enquête publique ayant pour objet : « *Le projet de requalification de la RD 920 entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge, sur les communes de Bourg-la-Reine, Bagneux, Montrouge, Arcueil et Cachan* ».

Ce document figure en **pièce 1**.

1.5. Modalités d'organisation de l'enquête

Les présidents des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont publié le 3 janvier 2023 un arrêté conjoint « *portant ouverture de l'enquête publique dite « environnementale » au bénéfice du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et du Conseil départemental du Val-de-Marne, concernant le projet de requalification sur le secteur Nord de la RD 920 sur les communes de Montrouge, Arcueil, Cachan, Bagneux et Bourg-la-Reine* ».

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête publique dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, stipulent que :

- L'enquête se déroulera du lundi 30 janvier 2023 au mercredi 1^{er} mars 2023 soit pendant 31 jours consécutifs,
- Le public sera informé de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de celle-ci et rappelé dans les huit premiers jours, dans deux journaux diffusés dans les deux départements.
- L'avis sera publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tous procédés, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, sur le territoire des communes de Montrouge, Arcueil, Cachan, Bagneux et Bourg-la-Reine, aux lieux habituels d'affichage administratif ;
- En outre, dans les mêmes conditions de délai, il sera procédé par les soins du responsable du projet, à l'affichage du même avis sur les lieux ou en un lieu situé au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés et visible de la voie publique.
- L'avis d'enquête du projet sera également publié :

- ✓ Sur le registre d'enquête dématérialisé accessible via le site internet dédié au projet : <https://www.registre-numerique.fr/ep-environnementale-rd920>
- ✓ Sur le site internet du conseil départemental des Hauts-de-Seine : <https://www.hauts-de-seine.fr/rd-920-nord>
- Un exemplaire du dossier soumis à enquête et un exemplaire du registre d'enquête à feuillets non mobiles, côté et paraphé seront déposés et mis à la disposition du public en mairie de Bourg-la-Reine, en mairie de Bagneux, en mairie de Cachan, en mairie d'Arcueil et en mairie de Montrouge, siège de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces lieux au public ;
- Le dossier d'enquête pourra également être consulté aux mêmes dates sur les sites internet dédiés au projet, à savoir :
 - ✓ <https://www.hauts-de-seine.fr/rd-920-nord>
 - ✓ <https://www.registre-numerique.fr/ep-environnementale-rd920>
- Durant l'enquête le public pourra consigner ses observations et propositions
 - ✓ Sur le registre dématérialisé accessible via le site internet dédié au projet : <https://www.registre-numerique.fr/ep-environnementale-rd920>
 - ✓ A l'adresse courriel : ep-environnementale-rd920@mail.registre-numerique.fr
 - ✓ Par écrit au siège de l'enquête à l'attention de la Présidente de la commission d'enquête
- Deux réunions d'information et d'échange avec le public, organisées par la commission d'enquête en concertation avec le porteur du projet, en l'occurrence le Conseil départemental des Hauts-de-Seine, se tiendront :
 - ✓ Le 7 février 2023 de 19h30 à 22h30, à la salle LéoFerré située au 15 Rue Charles Michels - 92220 Bagneux
 - ✓ Le 23 février 2023 de 19h30 à 22h30, dans la salle 1 de la Maison de la Bièvre – 66 rue de la Division Leclerc -94100 Arcueil.
 - ✓ Les modalités d'information préalable du public concernant le déroulement de ces réunions seront précisées par voie de presse et d'affichage, ou tout autre moyen de communication.
- Un commissaire enquêteur recevra en personne les observations du public aux lieux, jours et heures suivants :

Date	Jour	Lieu	Heure
1 ^{er} février 2023	Mercredi	Mairie de Bourg-la-Reine	09h00 à 12h00
25 février 2023	Samedi	Mairie de Bourg-la-Reine	09h00 à 12h00
6 février 2023	Lundi	Mairie de Bagneux	09h00 à 12h00
23 février 2023	Jeudi	Mairie de Bagneux	09h00 à 12h00
14 février 2023	Mardi	Mairie de Cachan	14h00 à 17h00
28 février 2023	Mardi	Mairie de Cachan	14h00 à 17h00
9 février 2023	Jeudi	Mairie d'Arcueil	14h00 à 17h00
17 février 2023	Vendredi	Mairie d'Arcueil	14h00 à 17h00
10 février 2023	Vendredi	Mairie de Montrouge	09h00 à 12h00
1 ^{er} mars 2023	Mercredi	Mairie de Montrouge	14h00 à 17h00

- A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête.

L'arrêté interdépartemental des présidents du Conseil Départemental du 92 et du Conseil Départemental du 94, figure en **pièce 2**.





**DEROULEMENT DE
L'ENQUÊTE**

2.1. Examen du dossier d'enquête

2.1.1. Composition du dossier d'enquête relatif à la requalification de la RD920

Le dossier soumis à l'enquête comprenait les pièces écrites suivantes :

- L'arrêté conjoint des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne du 3 janvier 2023 ;

Un dossier de 1368 pages comprenant :

1. Pièce 0 : Un guide de lecture
2. Pièce A : L'objet et l'info réglementaire
3. Pièce B : Le plan de situation
4. Pièce C ; La notice explicative
5. Pièce D : Le plan des travaux
6. Pièce E1 : L'étude d'impact Tome 1
7. Pièce E2 : L'étude d'impact Tome 2 et Annexe 4 : IDA RD920 ;
8. Pièce E2 : L'étude d'impact Tome 2 et Annexe 5 : Etude socio-économique comparative ;
9. Pièce E2 : L'étude d'impact Tome 2 et Annexe 6 : Rapport de modification RD920 ;
10. Pièce E2 : Etude d'impact Tome 2 fin ;
11. Pièce F : Avis AE et Mémoire en réponse
12. Pièce G : Autres avis ;
13. Pièce H : Bilan de la concertation

2.1.2. Documents complémentaires demandés mis à la disposition de la commission d'enquête et/ou du public durant l'enquête

La commission d'enquête a considéré que les pièces mises à l'enquête étaient suffisantes et n'a pas demandé de pièces supplémentaires.

2.2. Entretien avec les personnes en charge du dossier de requalification de la RD920

La rencontre de prise de contact de la Commission d'enquête avec les services des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne a été organisée le lundi 12 décembre 2022 à Châtenay-Malabry, rue de l'Égalité, au siège de l'une des bases-vies jalonnant le chantier du futur Tram T10.

Ont participé à cette réunion :

Pour la Commission d'enquête :

Mme Nicole SOILLY, Présidente
M Jean-Pierre CHAULET, Membre
M Philippe ZELLER, Membre

Pour le Conseil départemental des Hauts-de-Seine :

M Stéphane HERVE, Chargé d'opération à la direction des Mobilités
M Georges BURRIER, Directeur adjoint des Mobilités
M Thomas SANSONNET, Chef de service MOA à la direction des Mobilités
M Marc COUTURIER, Responsable UIR à la direction des Mobilités

Pour le Conseil départemental du Val de Marne :

Mme Carole OLLIVAUD, Chargée de la conduite d'opérations au Service Territorial Ouest

M Jordan CAMOZZI, Chargé d'études multimodales Service Transports et Études Générales

Les points suivants ont été abordés :

La finalisation de l'arrêté interdépartemental.

- Il convient de finaliser très rapidement l'arrêté interdépartemental portant ouverture de l'enquête publique dite « environnementale » au bénéfice du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et du Conseil départemental du Val-de-Marne, concernant le projet de requalification sur le secteur Nord de la RD 920 sur les communes de Montrouge, Arcueil, Cachan, Bagneux et Bourg-la-Reine.
- Les dates des permanences qui seront tenues dans les cinq mairies sont fixées après vérification en séance des horaires d'ouverture et de la disponibilité des locaux de chacune d'entre elles.
- Le principe de deux séances publiques d'information est arrêté. La première aura lieu à Bagneux le mardi 7 février 2023 de 19.00 à 22.30. La seconde aura lieu à Arcueil le jeudi 23 février 2023 de 19.00 à 22.30. Si les conditions sanitaires devaient évoluer, l'opportunité de la tenue de ces deux réunions serait réexaminée.
- La société PubliLégal a été choisie comme prestataire du support d'organisation de l'enquête. Ce prestataire devra créer une adresse électronique dédiée pour l'enquête. Cette adresse sera mentionnée dans l'arrêté.

Les autres dispositions matérielles.

- Le dossier papier, comportant plusieurs centaines de pages, sera remis dès que possible aux trois membres de la Commission d'enquête par porteur à leur domicile.
- Dès que les registres d'enquête seront disponibles, la Commission d'enquête se rendra dans les bureaux du Conseil départemental des Hauts-de-Seine à Nanterre pour les parapher

La présentation par les maîtres d'ouvrage du projet de requalification du secteur Nord de la RD920 :

- Puis la Maîtrise d'ouvrage présente les grandes lignes du projet. Un support papier de cette présentation et un plan général des travaux sont remis aux membres de la Commission d'enquête. Les thématiques suivantes font plus particulièrement l'objet d'échanges entre la Maîtrise d'ouvrage et la Commission d'enquête.
- Sur un linéaire de 3,8 km, la partie Nord de la RD 920 présente aujourd'hui un aménagement dégradé qui laisse peu de places aux mobilités actives. Elle est souvent saturée (trafic atteignant 48 000 véhicules sur certains tronçons), notamment le matin, en direction de Paris; le secteur de la place de la Vache noire est plus particulièrement congestionné. Le long de la voirie, la circulation des bus coexiste mal avec les « coronapistes » créées en 2020; le stationnement sauvage est fréquent. On a compté en moyenne une quarantaine d'accidents sur les cinq années 2013 à 2017.

Les objectifs du projet sont :

- Un meilleur partage des espaces : réduire la place dédiée à la voiture, favoriser les mobilités actives, rendre les cheminements piétonniers confortables et accessibles à tous.
- Des déplacements rendus plus sûrs : optimiser les carrefours, sécuriser les traversées piétonnes.

- Un environnement valorisé : anticiper le changement climatique, créer des aménagements paysagers, augmenter le nombre d'arbres.
- Plusieurs aménagements pourront être valorisés aux yeux du public : trottoirs plus larges, larges pistes cyclables unidirectionnelles dans chaque sens, traversées piétonnes et cyclables sécurisées¹, aménagement autant que possible d'un terre-plein central planté voire arboré, voies bus...
- Une déclinaison section par section permet de traiter diverses situations locales :
 - ✓ De la place de la Résistance (Bourg-la-Reine) à la rue des Bas Longchamps
 - ✓ Au niveau de la gare RER de Bagneux
 - ✓ Entre l'avenue Carnot et la rue de Verdun (station de métro Lucie Aubrac)
 - ✓ De l'avenue Victor Hugo au carrefour de la Vache noire
 - ✓ De la place de la Vache Noire (Arcueil) à la rue Barbès (Montrouge) avec suppression de deux passages souterrains et création de nouveaux carrefours
 - ✓ De la rue Barbès au boulevard Romain Rolland (Montrouge) où 3 files seront maintenues en direction de Paris et où une concertation avec la Ville de Paris s'imposera pour garantir la cohérence du projet avec celui du pôle de la Porte d'Orléans.
- Parmi les points de vigilance : un impact faible sur le bruit, même en tenant compte de l'électrification à venir du parc automobile; un bilan positif en termes d'arbres (abattages de 355, maintien de 47, plantation de 577), mais qui ne sera visible qu'à partir de quelques années (croissance de jeunes arbres); gestion des eaux pluviales nécessitant plusieurs bassins enterrés sous-jacents à la voirie (et tenant donc compte de la nature du sous-sol); remise en cause d'implantations de terrasses (notamment de restaurants) occupant actuellement le domaine public; concertation nécessaire avec les SDIS s'agissant de l'emplacement des arbres par rapport aux façades d'immeubles.
- Très peu d'acquisitions foncières sont nécessaires.
- Date prévisionnelle de livraison : 2030.
- Financement total de 50,8 M € TTC (42,3 M € HT) valeur 2022, 66% par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine et 34% par celui du Val-de-Marne. Subventions recherchées auprès de la Région (Plan RER Vélo) et de l'Agence de l'eau Seine-Normandie (infiltration des eaux pluviales).

2.3. Visite des lieux de l'enquête

Après cette présentation, une visite en voitures du site de la RD 920, a été organisée l'après-midi par les maîtres d'ouvrage tant dans la partie Sud ayant déjà fait l'objet d'un réaménagement que dans la partie Nord, entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge, dont le projet d'aménagement est l'objet de l'enquête publique.

Cette visite de terrain a permis une visualisation des aménagements déjà opérés au Sud et de ceux qui sont projetés dans le cadre du projet objet de l'enquête.

2.4. Publicité de l'enquête

2.4.1. La publicité légale

2.4.1.1. Les avis dans les journaux

Les avis de publicité de l'enquête ont été publiés dans la presse selon les modalités ci-après :

	1 ^{ère} insertion	2 ^{ème} insertion
Le Parisien 92	jeudi 12 janvier 2023	mardi 31 janvier 2023
Le Parisien 94	jeudi 12 janvier 2023	mardi 31 janvier 2023
Les Echos	jeudi 12 janvier 2023	mardi 31 janvier 2023

2.4.1.2. La mise en place de l'affichage légal en mairie

Une affiche (cf. un exemplaire en **Pièce 3**), reprenant les principales prescriptions de l'arrêté d'organisation de l'enquête des Présidents des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne a été apposée sur les panneaux d'affichage administratifs et à l'entrée des mairies des communes concernées. (Photos prises par un membre de la commission d'enquête en **Pièce 4** jointe)

2.4.2. Les autres formes de publicité

Dans le cadre de cette enquête, deux autres formes de publicité ont été mises en place
Exemple :

- Un lien sur le site Internet du Conseil départemental des Hauts de Seine permettant d'accéder au dossier complet de l'enquête.
- Un article dans certains magazines municipaux, notamment à Cachan, et à Montrouge, comme en témoigne les photos suivantes :



Aménagement de la RD920

Projet - le 18/01/2023



Les Départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne aménagent la RD920, Boulevard du Maréchal Joffre, Avenues du Général Leclerc et Aristide-Briand

Une route départementale transformée en boulevard urbain

Traversant Montrouge, mais aussi Bagneux, Arcueil, Cachan et Bourg-la-Reine, la route départementale 920 sera entièrement réaménagée par les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne. Un projet ambitieux pour le territoire qui fera l'objet d'une enquête publique début 2023



Plus verts, plus cyclables et plus sécurisés, les 3,8 kilomètres qui traversent les deux départements et les cinq villes offriront une toute autre configuration à ses usagers, dont les Montrougiens, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes. Pour dessiner ce futur boulevard urbain, quatre objectifs ont été prioritaires. Permettre un meilleur partage de l'espace public d'abord en adaptant les infrastructures routières à tous les usages. Sécuriser les déplacements ensuite en

améliorant la circulation, en reconfigurant les carrefours et en créant de nouvelles traversées piétonnes. Revaloriser les espaces verts ensuite avec de nouveaux alignements d'arbres. Et enfin, prendre en compte les transformations urbaines du secteur liées notamment à la restructuration du terminus de bus de la Porte d'Orléans.

Pilote du projet sur délégation du Val-de-Marne, le département des Hauts-de-Seine inscrit cette requalification dans la continuité de celle réalisée sur la section sud de la route départementale. Le montant des travaux est estimé à 50 millions d'euros supporté pour deux tiers par les Hauts-de-Seine.

Avant d'engager les travaux, une phase d'enquête publique est organisée du 30 janvier au 1^{er} mars 2023 pour que riverains et usagers puissent s'informer sur le projet, se l'approprier et exprimer leurs remarques et suggestions.

Vous pouvez d'ores et déjà vous renseigner sur le site du département des Hauts-de-Seine www.hauts-de-seine.fr/rd-920-nord ou sur le site du département du Val-de-Marne <https://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne/actualites/amenagement-de-la-rd920-participez-a-lenquete-publique>

Vous y trouverez prochainement les dates et les modalités de l'enquête publique. Le dossier d'enquête publique sera consultable en mairie et sur le site du département. Vous pourrez consigner vos observations sur le registre de concertation dématérialisé et mis à disposition en mairie également.

Participez à [l'enquête publique](#) à partir du 30 janvier 2023

2.5. Déroulement des permanences

Les permanences prévues par l'arrêté des présidents des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont été tenues conformément aux dates et heures mentionnées dans cet arrêté.

Ces permanences ont été modérément fréquentées.

34 personnes ont déposé sur l'ensemble des mairies.

2.6. Les réunions publiques organisées en cours d'enquête

En préalable au déroulement des réunions, un courrier en date du 3 janvier 2023 a été envoyé au MO pour définir les besoins matériels nécessaires à l'organisation de la réunion, le 24 janvier 2023 un second courrier a été envoyé définissant le synopsis de la réunion et les thèmes d'intervention du public. (Pièce jointe N°5)

2.6.1. La réunion publique du 7 février 2023 à Bagneux

Cette réunion s'est déroulée le 7 février à 19h30 dans les locaux de la salle des fêtes de Bagneux.

Elle a mobilisé 102 participants et 32 observations ont été émises en fonction des thèmes définis dans le synopsis de la réunion.
Le CR figure en pièce jointe N°6

2.6.2. La réunion publique du 23 février 2023 à Arcueil

Cette réunion s'est tenue le 7 février à 19h30 à la Maison de l'Environnement à ARCUEIL

Elle a mobilisé 67 participants et 30 observations ont été émises en fonction des thèmes définis dans le synopsis de la réunion.
Le CR figure en pièce jointe N° 7

2.6.3. Examen de la procédure de l'enquête

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête, il ressort que :

- L'affichage de l'avis d'enquête dans les mairies et sur les panneaux administratifs des communes concernées a été effectué ;
- Cet affichage a été maintenu tout au long de l'enquête, comme les membres de la commission d'enquête ont pu le constater.
- Le dossier dans sa version numérique a été consultable sur le site ouvert à cet effet et le public pouvait adresser ses observations par voie électronique ou les déposer dans les mairies concernées. ;
- Deux insertions dans les 3 journaux prévus dans les 15 jours précédant l'enquête et renouvelées dans les délais ont été réalisées.

2.7. Rencontre avec les maires des communes concernées

2.7.1. Commune d'Arcueil

J'ai rencontré le lundi 6 mars 2023 de 9h00 à 10h00 en mairie d'Arcueil, Mme Sophie PASCAL-LERICQ adjointe déléguée à l'aménagement et à l'urbanisme de la ville d'Arcueil.

Après m'avoir précisé qu'elle était élue depuis plus de 15 ans à la municipalité d'Arcueil et qu'elle se passionnait pour les problèmes d'urbanisme qui lui incombent, elle m'a précisé les points suivants :

Tout d'abord le fait que la commune d'Arcueil comptait plus de 47% de logements sociaux et était une ville très « minérale » préoccupée par le changement climatique et les îlots de chaleur qui avaient pu être observés lors de la dernière canicule de l'été 2022.

S'agissant plus précisément du projet de requalification de la RD 920 pour sa commune, elle considère que le projet en question ne doit pas être un projet du passé mais un projet d'avenir, et que les transformations de sa commune dues aux nouvelles modalités de transport dont l'arrivée de la ligne 4 et le prolongement de la ligne 14 ainsi que la future mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express rebattent les cartes sur les modalités de réaménagement de la RD 920.

Elle considère en outre que le COVID 19 a changé profondément les modes d'organisation du travail et aura une influence sur les transports eux-mêmes en réduisant le nombre des trajets domicile-travail.

Elle estime donc qu'il faut réduire la priorité jusque-là constatée aux transports motorisés et par voie de conséquence privilégier les pistes cyclables et les déplacements des piétons tout en réduisant le nombre de places de stationnement des véhicules, mais en maintenant autant que possible les arbres existants pour offrir le plus de verdure possible et en agissant également sur les économies d'énergie.

Elle considère également qu'il conviendrait de pouvoir après traitement éventuel de réutiliser les eaux pluviales compte tenu du fait que le problème de l'eau va devenir dans les décennies qui viennent un sujet préoccupant.

Enfin elle se pose la question de l'utilité du maintien du terre-plein central sur certaines des portions de la RD920 notamment en termes de sécurité et de disposition de la place nécessaire à la réalisation de ce projet

A cet effet elle préconise en termes de requalification de la RD920 les objectifs suivants :

- 1) Privilégier le confort des piétons ;
- 2) Assurer la sécurisation la sécurisation des cyclistes ;
- 3) Protéger les arbres et en sauver le maximum ;
- 4) Faire en sorte que les modalités préconisées permettent une cohabitation apaisée des voies créées ;
- 5) Profiter de ce réaménagement pour rechercher les possibles modalités d'économies d'énergie
- 6) Réduire le stationnement en surface et le sécuriser pour qu'il n'empiète pas sur les voies de circulation ou les pistes réservées aux cyclistes ou aux piétons.

Sur ces deux derniers points elle fait les suggestions suivantes :

S'agissant des stationnements elle indique que de nombreuses sociétés ou copropriétés implantées le long de cette RD 20 ou à proximité immédiate possèdent des parkings souterrains dont de nombreux emplacements sont inoccupés et que la ville pourrait éventuellement passer une convention avec ces copropriétés ou sociétés pour pouvoir disposer de ces emplacements réduisant ainsi les stationnements en surface.

S'agissant des économies d'énergie, elle propose :

- De n'éclairer la nuit que les voies réservées aux piétons voire les voies cyclables et de ne pas éclairer les voies motorisées
- De généraliser les ampoules, basse consommation de type LED.

In fine avant de conclure l'entretien elle a fait part de sa préoccupation sur les délais fixés en souhaitant ardemment qu'ils soient tenus comme envisagé à l'horizon 2030.

2.7.2. Commune de Bagneux

Rencontres des 20 et 23 février² avec :

- Madame Marie-Hélène AMIABLE, maire de Bagneux.
- Madame Yasmine BOUDJENAH, première adjointe à la maire de Bagneux (aménagement, éducation).

1. Observations générales.

- Souhait que les procédures à venir, après l'enquête publique, puissent être accélérées, tant l'axe RD 920 Nord actuel est dans une situation dégradée.
- Souhait d'une bonne conjugaison de tous les usages : piétons, cycles, bus, deux-roues motorisés, véhicules.

² Un entretien était également prévu avec Monsieur Patrick Duru, adjoint à la maire (espace public, voirie, nature en ville), mais a été annulé, M. Duru étant empêché.

- Bagneux bénéficie du prolongement de la ligne 4 du métro (station Lucie Aubrac) et bénéficiera de la nouvelle ligne 15 avec également une nouvelle gare de métro. Une dynamique est lancée, à laquelle la requalification de la RD 920 doit aussi contribuer.

- Les échanges piétonniers entre Bagneux d'une part, Arcueil et Cachan d'autre part augmentent, du fait notamment de l'accès aux nouvelles stations de métro, mais aussi de l'implantation de nouveaux commerces et de nouveaux ensembles immobiliers (bureaux et logements) le long de la RD 920 côté Bagneux, mais aussi côté Val-de-Marne (cf. secteur de la Vache Noire). De plus en plus d'habitants seront appelés à traverser, notamment à pied ou à vélo, la route départementale, pour se rendre d'une ville à l'autre. Il est important de bien sécuriser ces traversées.

A cet égard, la création d'un passage piéton entre Cachan, à quelques mètres au nord du débouché de la rue de la Gare, et Bagneux, à l'angle de la route départementale et de la rue de Verdun est bienvenue ; il faudra néanmoins s'assurer de la jauge du refuge central, car aux heures de grande affluence, il peut y avoir beaucoup de piétons traversant. Dans le même esprit, ne faut-il pas également créer un passage piéton au débouché de la rue de la Grange Ory côté Bagneux, car les piétons venant de Cachan peuvent être tentés de traverser imprudemment en biais la route départementale pour rejoindre plus vite la rue de Verdun ?

- Dans le même esprit, il faut consolider les dessertes par bus qui permettent un cabotage le long de la route départementale et l'acheminement de nouveaux usagers vers les stations de métro.
- Volonté de la municipalité de favoriser l'usage du vélo, au demeurant pas uniquement pour les déplacements liés au travail. En ce sens la municipalité souhaite que les pistes aient une largeur minimale de 2 mètres – ce que le conseil départemental n'a pas exclu voire plus lorsque cela est possible. Même si le plan RER V n'a pas de caractère contraignant, la Ville de Bagneux est concernée car elle se trouve sur le trajet direct des échanges entre Paris et la banlieue Sud et est d'ailleurs déjà concernée par la voie verte longeant le sillon SNCF.
- La municipalité souhaite qu'une attention particulière soit portée à la question des arbres existants (analyse précise de leur état phytosanitaire avant abattage éventuel lorsque celui-ci n'est pas obligatoire au regard de la requalification), d'autant que, dans plusieurs cas d'aménagements municipaux, des arbres anciens ont pu être conservés. Le nombre d'arbres à abattre, tel que mentionné dans le dossier d'enquête publique, paraît élevé.

Par ailleurs, préoccupation quant au coût futur d'entretien des strates basses des arbres et des plantes, y compris pour le terre-plein central lorsqu'il en existera un; à ce sujet, la requalification de la route va créer la nécessité d'un accord avec les deux communes voisines du Val-de-Marne pour coordonner les interventions et leur coût. Il est important que les essences choisies génèrent le minimum d'entretien. Ceci vaut aussi pour les petits espaces verts aménagés le long de la voirie, où risquent de s'accumuler des déchets issus des restaurations rapides.

Enfin, la municipalité prône la plantation, quand c'est possible, d'un arbre à chaque angle d'entrée/sortie de la voirie municipale vers ou depuis la route départementale, afin de marquer les entrées de ville et abaisser la vitesse des automobiles. Ces arbres devraient être d'une espèce différente de celle des arbres d'alignement sur la route départementale, ce qui aurait l'intérêt de bloquer la propagation des maladies.

- Réseaux enterrés : la municipalité rappelle que des aménagements de réseaux enterrés ont été effectués ces dernières années dans le respect des prescriptions du PLU, par exemple celui du transport d'électricité et celui du chauffage urbain.

Ainsi de la desserte de la ZAC Victor Hugo s'agissant du chauffage urbain. Il est évident que les travaux sur la route départementale devront en tenir compte.

2. Observations localisées.

Elles ont été notamment présentées dans les pièces jointes au courrier du 12 avril 2022 de Madame la Maire au président du Conseil Départemental 92, ensemble qui a fait l'objet du dépôt complémentaire d'une contribution, numérotée 57, le 8 février 2023, dans le registre électronique de la présente enquête publique.

Elles peuvent être complétées par les observations suivantes (en sus de celles déjà mentionnées sous paragraphe 1 ci-dessus).

- L'aménagement de la ZAC éco quartier Victor Hugo qui longe, au nord-est de Bagneux, une longue portion de la RD 920 est en cours sous la maîtrise d'œuvre de SADEV 94, et plusieurs immeubles de bureaux sont déjà en cours de livraison. Des immeubles d'habitation seront également livrés. L'aménagement se terminera avant la fin des travaux sur la RD 920. Le conseil départemental en a bien pris conscience, s'agissant notamment des finitions à apporter pour tenir compte de nouvelles entrées cochères (par exemple un arbre sera à abattre pour permettre l'accès à une nouvelle voie sapeurs-pompiers) et a confirmé que le dialogue serait maintenu tout au long des travaux pour assurer au mieux l'interface entre la ZAC et la route départementale.

- Entre la coupe BB et la coupe CC (page 7 de la Pièce D du dossier d'enquête publique).

La rue Villa des Longchamps côté Bagneux et l'avenue Paul Vaillant-Couturier côté Cachan, quoique décalées l'une par rapport à l'autre, sont très fréquentées (forte densité d'habitations de part et d'autre) et cela génère de nombreux cheminements piétonniers traversant la route départementale : il faudrait traiter la gestion des feux tricolores dans cette zone comme si c'était un vrai carrefour.

Par ailleurs, il faut s'assurer que la bande de voirie centrale aménagée en deux tourne-à-gauche respectifs (l'un vers Villa des Longchamps, l'autre vers l'avenue Paul Vaillant-Couturier) sera bien opérationnelle, y compris pour les véhicules qui, venant de Bagneux par la Villa des Longchamps, souhaitent faire une manœuvre à 180° pour retrouver la voie partant vers Paris.

- Entre la coupe CC et la coupe BB (page 8 de la pièce D).

Au niveau de la gare de Bagneux (qui est en fait sur le territoire de Cachan) et du pont sur la ligne RER, il conviendrait que la zone encadrée par les deux passages piétons soit surélevée pour bien ralentir la circulation automobile dans cette zone traversée par les piétons usagers du RER. Il paraît peu probable par ailleurs que le terre-plein central puisse être planté malgré la couleur verte qui est utilisée sur le plan à cet endroit-là. Enfin, comment sera le revêtement des pistes cyclables sur cette portion de pont ?

- Entre la coupe DD et la coupe EE (page 10 de la pièce D).

Au niveau du commerce Burger King qui vient d'ouvrir et qui dispose d'une piste de drive pour voitures, il faudra repenser le schéma figurant actuellement sur le plan s'agissant de la contre-allée, de la piste cyclable et du tourne-à-droite vers la rue des Meuniers.

- Entre la coupe EE et la coupe FF (pages 11 et 12 de la pièce D).

Au nord immédiat de la rue de Verdun, un réaménagement est souhaitable avec la création d'une contre-allée de desserte des bâtiments lots C1.1 et C1.2 en cours de construction, au rez-de-chaussée desquels ouvriront des commerces. Une place de stationnement PMR serait à prévoir près de ces commerces. /.

2.7.3. Commune de Bourg la Reine

Rencontres des 6 et 25 février avec :

- Monsieur Patrick DONATH, maire de Bourg-La-Reine.
- Madame Isabelle SPIERS, première maire adjointe déléguée à l'Aménagement urbain et au cadre de vie.

1. Observations générales.

La Ville de Bourg-La-Reine a déjà l'expérience de l'aménagement de la portion Sud de la RD 920 et peut témoigner de plusieurs conséquences bénéfiques : ce boulevard urbain est apaisé et sécurisé, moins bruyant, arboré. L'arrêt des bus sur la chaussée ne crée pas de difficultés, le carrefour de la Libération a été bien tracé et bénéficie d'une régulation efficace. Les arbres poussent de manière satisfaisante.

On ne peut se cacher néanmoins quelques difficultés à l'expérience : il y a des conflits vélos – piétons en centre-ville; les places de livraison ne sont pas toujours respectées, d'autant qu'il y a un trafic de véhicules de livraison des ventes à distance qui ne respectent pas le stationnement réglementaire (il faudra peut-être envisager des contraventions dissuasives); le nombre de vélos a augmenté beaucoup plus que ce à quoi on s'attendait; les deux-roues ne respectent pas toujours les limites de vitesse.

- Souhait d'une bonne conjugaison de tous les usages : piétons, cycles, bus, deux-roues motorisés, véhicules.

- Souhait général que la réalisation de la requalification du segment Nord de la RD 920 soit à présent menée à bien sans plus attendre.

2. Observations localisées.

-Le point majeur qui reste à discuter avant d'entrer dans la phase opérationnelle est l'aménagement de la place de la Résistance, qui est à la fois une entrée de ville (en venant du Nord), un carrefour et une zone commerciale, notamment côté Est. Des projets ont été envisagés par la municipalité depuis quelques années et ont été mentionnés dans le courrier que le maire a adressé le 17 mars 2022 au président du conseil départemental, qui comportait en annexe deux schémas succincts présentés comme hypothèses (cf Pièce G du dossier d'enquête publique). Un certain nombre d'habitants des quartiers concernés (Bellevue à l'Est et Pépinières à l'Ouest) ont exprimé leur impatience qu'une décision soit prise, mais la municipalité ne souhaitait pas que cela retarde encore la présentation du projet d'ensemble de la requalification de la route départementale. Des réflexions sont encore nécessaires, elles le seront d'ailleurs en pleine coopération avec les services du conseil départemental 92. Il est possible qu'un accord puisse se faire sur une extension d'une plateforme piétons côté Est, entraînant une modification de l'actuelle placette centrale arborée et l'aménagement d'une courbe en S s'agissant du tracé de la voie routière, un recalibrage de la piste cyclable, le maintien ou non d'une contre-allée actuellement prévue dans le schéma présenté par le conseil départemental, et l'aménagement de quelques places de stationnement adaptées aux commerces (livraison, dépose-minute). Mais l'hypothèse alternative (aménagement d'une plateforme côté Ouest) reste également à étudier.

- Côté Ouest, le schéma du Département propose la création d'une longue place de livraison adaptée aux camions à plateforme transporteurs de voitures pour desservir la concession automobile qui se trouve à cet endroit-là. Des habitants ne voient pas l'intérêt de cette place qui ne sera qu'occasionnellement utilisée et à laquelle pourraient être substituées cinq places de stationnement pour voiture. La question n'est pas tranchée à ce jour.

- Dans les deux cas, la municipalité ne doute pas que des solutions adéquates seront trouvées en liaison avec les services techniques du Département.

2.7.4. Commune de Cachan

J'ai rencontré le 21 mars 2023 de 9h30 à 11h, en mairie de Cachan Mme Hélène de COMARMOND, maire de Cachan en présence de :

- Mme Narguesse NAZER directrice de cabinet
- M. Samuel BESNARD maire-adjoint en charge de l'urbanisme
- M. Philippe VERRIER directeur du développement urbain
- M. David PETIOT, CMD énergies renouvelables.

En préambule Madame le maire m'a déclaré être très favorable à la réalisation du projet en faisant le constat que les infrastructures existantes étaient en mauvais état et qu'il était urgent de trouver rapidement les moyens financiers pour faire aboutir le projet le plus rapidement possible.

Elle attend beaucoup de ce projet pour réaliser un boulevard urbain qui améliorera le cadre de vie des cachanais tout en mettant en exergue deux sujets principaux concernant le partage de l'espace cycliste/piétons et la survie des transports publics.

L'utilisation du vélo devient un moyen de transport de plus en plus utilisé et elle trouve légitime la demande de porter à 2.50m la largeur des pistes afin de permettre à chacun de « rouler » à son rythme et de pouvoir dépasser les « cyclistes lents » en toute sécurité. S'agissant des transports publics, Madame le maire, prend acte de la décision de ne pas prévoir de site propre pour les bus mais réaffirme l'importance de conserver le bus 197 qui très fréquenté par ses administrés.

Pour ce qui est des circulations piétonnes, elle évoque la nécessité de sécuriser particulièrement les traversées des piétons notamment à la gare de Bagneux qui présente actuellement des cheminements difficiles, voire dangereux.

Un point important a été soulevé, à savoir l'abattage des arbres, Madame le maire se demande s'il est vraiment nécessaire d'abatte 250 arbres en totalité ; les mesures de compensation évoquées ne paraissent pas satisfaisantes dans la mesure où les plantations envisagées seront de petites tailles et n'apporteront pas les mêmes avantages, notamment en ce qui concerne la fraîcheur et l'ombre que génèrent les arbres de hautes futaies.

La question de l'utilité du terre-plein central a été évoquée. Sa vocation d'améliorer le cadre de vie ne semble pas évidente, il constitue une rupture d'espace et contribue à rendre difficile la traversée des piétons. Le concept de constituer une réserve foncière pour un éventuel TCSP semble très aléatoire.

Un point important ne semble pas avoir été pris en compte dans le dossier : il existe une servitude (conduite d'eau) sous ce terre-plein central.

S'agissant du carrefour de la Vache noire, bien que les travaux récents effectués sur ce carrefour puissent justifier le fait qu'il ne soit pas inclus dans le projet, il apparaît nécessaire de revisiter les abords de ce carrefour qui met le vélo au milieu des piétons, rompt la continuité cyclable et détériore la fluidité du trafic.

Enfin pour ce qui concerne le stationnement, Madame le maire souhaite que le stationnement des véhicules de livraison soit étudié avec attention.

En conclusion Madame le maire a réaffirmé son adhésion à ce projet très attendu par tous les Cachanais.

2.7.5. Commune de Montrouge

J'ai rencontré le lundi 20 mars 2023 de 14h30 à 15h30 en mairie de Montrouge

M. Etienne LENGEREAU maire de Montrouge entouré de 5 de ses principaux collaborateurs.

Après m'avoir précisé qu'il était élu depuis de nombreuses années à la mairie de Montrouge, monsieur le maire m'a déclaré d'emblée qu'il attendait la réalisation de cette requalification de la RD 920 avec une certaine impatience car cette avenue coupait Montrouge en deux en isolant le quartier est de sa ville du reste de Montrouge.

Il a ensuite précisé qu'il attendait de cette requalification un apaisement des conditions de circulation, une réduction des vitesses constatées et un développement des circulations douces.

Il a ensuite évoqué les deux nouveaux carrefours qui seront aménagés : Celui de Louis Rolland et celui d'Estienne d'Orves et attendait des travaux présentés qu'ils réduisent effectivement la circulation et contribuent réellement à remplir leurs objectifs de couture urbaine.

Il attendait également que cette requalification contribue à développer les commerces bordant cette avenue en les rendant plus attractifs et améliore le paysage actuel.

Il a cependant fait part de son inquiétude sur l'arrivée sur Paris qui concernait plus particulièrement sa commune riveraine de la Porte d'Orléans en précisant qu'il n'était pas partenaire du projet ce qu'il regrettait.

Il a poursuivi en indiquant que parallèlement il faisait effectuer des travaux complémentaires sur sa ville notamment en réaménageant le quartier Péri-Ginoux-Gautier dont les principaux axes visaient à réaliser :

- Une promenade piétonne Théophile Gautier avec de nouvelles terrasses, des espaces de pause dotés d'arbres et du mobilier urbain contemporain.
- Une place Théophile Gautier évolutive au fil des saisons grâce à du mobilier amovible et modulable.
- Des places de Guerchy et Aristide Briand dotées de nouveaux services comme un café truck ou un kiosque conciergerie de quartier.
- Une avenue Henri Ginoux apaisée, végétalisée et dotée de nouvelles terrasses pour les restaurants.
- Une promenade végétalisée sur la rue Gabriel Péri éloignée de la circulation automobile.
- Une rue Bouzerait transformée en « rue jardin » avec des nombreux massifs végétalisés.

S'agissant des arbres, il a déclaré qu'il fallait récupérer dans la mesure du possible les arbres qui existaient et ne pas hésiter à transplanter les arbres sains aux endroits les plus propices. Il a d'ailleurs à ce sujet évoqué l'expérience de transplantation de platanes adultes qui avait été réalisée à Montrouge avec succès et a souhaité que de telles transplantations soient réalisées sur la RD920.

S'agissant du maintien de 2 voies motorisées dans les deux sens, il a considéré que cela était un bon choix entre équilibre et compromis.

Il a par ailleurs considéré que le fait que les bus ne bénéficient pas d'un site propre sur tout le trajet n'était pas vraiment un problème et que cela avait peu d'influence sur la régularité et la vitesse moyenne des bus dont il a souhaité ardemment le maintien considéré comme essentiel pour la desserte de la population de Montrouge.

Il a également évoqué le maintien des passages souterrains en déclarant qu'il n'avait pas d'opposition de principe sur ce maintien à condition que ces passages soient vraiment sécurisés (propreté, éclairage, caméras de surveillance etc..) et que le département en assure réellement l'entretien dans le temps.

S'agissant du mobilier urbain disposé sur la RD 920 il a souhaité que si celui-ci relevait de sa commune, soit établi une convention avec le département précisant les standards d'intervention et les règles de domanialité.

S'agissant du stationnement le long de la RD 920, il a souhaité, à l'instar de la proposition faite par une élue d'Arcueil que ces stationnements soient réservés en priorité aux véhicules de service utilisant cette avenue (livraisons des commerçants, camions poubelles, approvisionnement des banques, etc..) et a également souhaité que soit étudié le principe de conventions liant la municipalité aux Sociétés et/ou copropriétés bordant l'avenue et disposant de places souterraines de stationnement, dont une partie pourrait être rendue publique ce qui désengorgerait le stationnement sur la RD920.

In fine et avant de conclure l'entretien le maire de Montrouge a réitéré sa confiance dans le projet tel qu'il était présenté moyennant les aménagements somme toute mineurs qu'il proposait et a surtout souhaité que les délais fixés soient tenus en concluant son propos par : « *Il faut que ça se fasse !* »

2.8. Concertation

2.8.1. Organisation de la concertation

La concertation préalable a eu lieu du 26 mars au 11 mai 2018, soit presque cinq ans avant la présente enquête publique. Son bilan est présenté en pièce H du dossier d'enquête publique.

La gamme des moyens de communication disponibles pour susciter l'information et la concertation a été largement utilisée : pages web sur les sites des deux départements et des cinq communes; articles dans les magazines mensuels des cinq communes; affichages, en particulier sur les deux communes du Val-de-Marne; dépliants en boîtes aux lettres (15 000 + une distribution complémentaire de 20 000 côté Val-de-Marne) sur un périmètre de l'ordre de 500 mètres de part et d'autre de la route; exposition de panneaux; permanences d'une demi-journée et réunions publiques dans chacune des cinq communes. Une information avait été publiée dans les éditions locales du Parisien le 22 mars 2018 et une adresse mail pour déposer des observations a été mise à disposition par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine.

Le nombre de contributions effectives recueillies de manière écrite (73 %) ou orale (27 %) est estimé à 359; comme plusieurs d'entre elles abordent plusieurs thèmes, ce sont environ 650 contributions totales qui ont traité individuellement d'un thème donné. 80 % ont été analysées comme plutôt favorables, avec bien sûr des remarques, 20 % réservées voire défavorables. Les thèmes traités ont été majoritairement les déplacements motorisés (voitures, bus), les mobilités actives (vélo, piétons), l'impact environnemental (stationnement, nuisances, arbres) et, marginalement, le financement.

Pour mémoire, on peut rappeler que la population totale des cinq communes est d'environ 162 000 habitants - sans précision sur la population habitant dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre de l'axe - et que le nombre de véhicules transitant par la RD 920 Nord est estimé à environ 40 000 par jour (cf pièce C p 209 du dossier d'enquête).

2.8.2. Bilan de la concertation

Parmi les observations relatives aux **déplacements motorisés**, beaucoup ont concerné le trafic des véhicules: trop de place serait laissée aux automobiles; risque d'augmentation du trafic et des nuisances induites; moindre fluidité du fait du passage à deux files; crainte de bouchons générés par la mise en place de feux à deux nouveaux carrefours à Montrouge; gestion de l'approche de la Porte d'Orléans; lutte contre les accidents et l'usage abusif des contre-allées.

S'agissant des transports collectifs, des remarques ont été faites sur l'amélioration souhaitée de l'offre générale, et plus précisément sur la possibilité future d'un tramway et, en tout cas, sur la création d'un double couloir central pour les bus; à défaut, il faudrait maintenir des couloirs spécifiques sur plusieurs sections; les localisations précises des arrêts ont aussi été évoquées.

Le maître d'ouvrage a rappelé en réponse que la RD 920 devait conserver les capacités nécessaires au classement préfectoral comme route à grande circulation (passages de transports exceptionnels, de convois militaires...), dans un contexte général où l'on prévoit néanmoins une diminution du trafic en petite couronne; l'objet du projet était bien une mixité fonctionnelle entre les différents modes de déplacement, avec priorité donnée à la fluidité du trafic grâce à des aménagements ad hoc sur certains carrefours (voies de tourne-à-gauche ou à droite pour les bus) et insertion dans le dispositif SITER (Système Informatisé de Télésurveillance et de Régularisation) géré par le Département des Hauts-de-Seine et couvrant les 17 carrefours à feu que comportera l'axe à la fin des aménagements; la vitesse dans les contre-allées sera limitée à 20 km/h.

S'agissant des transports collectifs, la maîtrise d'ouvrage a fait état de la concertation avec Ile-de-France Mobilités quant aux lignes de métro 4 et 15 et quant aux emplacements des arrêts de bus à affiner. Elle a expliqué que les études d'opportunité n'avaient pas été concluantes pour ce qui était d'un double couloir central, mais que des voies dédiées seraient toutefois créées sur deux sites particuliers (entre rues Carnot et Verdun et à l'approche de la Porte d'Orléans dans le sens sud-nord).

Beaucoup d'observations recueillies ont été émises, notamment par la voix d'associations, sur le thème des **mobilités actives** : vélo et piétons. Pourquoi ne pas faire circuler les vélos sur la chaussée? Pourquoi pas une piste cyclable bidirectionnelle? Quid des interruptions des pistes cyclables aux carrefours et leur insertion dans certaines contre-allées? Pour ce qui est des piétons, l'élargissement des trottoirs a été vivement demandé; des suggestions ont aussi porté sur la création de plateaux de traversées, par exemple au niveau de la gare RER, et sur l'implantation des nouvelles traversées se substituant aux actuels passages souterrains à Montrouge.

La maîtrise d'ouvrage a répondu que l'axe RD 920, plat et direct, convenait parfaitement à l'insertion d'un itinéraire cyclable efficace, mais que, dans le cas de chaussées à grande circulation, des voies cyclables séparées s'imposaient. Une piste bidirectionnelle a été écartée car trop complexe à aménager au niveau des carrefours. Les pistes unidirectionnelles seront bien délimitées par des revêtements aux couleurs contrastées, à largeur minimale de 1,5 mètre pouvant être portée à 1,8 mètre voire plus. Six sections seront effectivement traitées sur les contre-allées (sans pavés) ayant le statut de zones de rencontres. Pour ce qui est des trottoirs piétonniers, leur largeur ira de 2,15 mètres à 4,75 mètres, éventuellement plus; la possibilité de faibles dénivelés entre piste cyclable et trottoir sera examinée; en revanche la surélévation de passages traversant la voirie routière n'a pas été retenue; l'implantation précise et sécurisée des nouvelles traversées à Montrouge fera l'objet d'une concertation avec la mairie.

Un troisième groupe d'observations a porté sur des **aspects environnementaux**, qu'il s'agisse de l'offre de stationnements, des équipements en mobiliers urbains, de la réduction du bruit et de la pollution, et du patrimoine arboricole.

Dans ses réponses, le maître d'ouvrage a confirmé le soin apporté au nombre en légère augmentation et au calibrage des places de stationnement en fonction de leurs différents usages; il n'y aura pas de parkings souterrains. La réfection de la chaussée aujourd'hui très dégradée et le choix des revêtements ainsi qu'une meilleure régulation du trafic contribueront à la baisse des nuisances sonores et de la pollution. La conception d'ensemble du projet implique un réaménagement arboricole en profondeur, avec régénération et diversification des espèces.

Enfin, des questions diverses ont été posées sur le **coût** global du projet et son financement, ainsi que sur certains aspects des **chantiers** à prévoir (calendrier, évacuation de déchets, concertation avec les habitants, indemnisation éventuelle des commerçants).

Au total, le Conseil départemental des Hauts-de-Seine a jugé constructive la concertation qui a été menée et s'est engagé à porter une attention particulière à plusieurs des aménagements évoqués : les pistes cyclables, les cheminements piétons, la sécurité routière générale et notamment aux carrefours en incluant la fluidité de la circulation, le stationnement, la mise en valeur paysagère, la lutte contre les nuisances sonores.

Sur ces bases, les Commissions permanentes des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont approuvé le bilan de la concertation, respectivement le 15 avril 2019 et le 16 septembre 2019, ouvrant ainsi la voie aux procédures d'évaluation environnementale unique puis d'enquête publique.

2.9. Examen de l'étude d'impact

Suivant l'article L. 122-1 du code de l'environnement, les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas.

L'étude présente successivement :

- Les objectifs du projet
- Les solutions de substitution examinées en raison du choix effectué.
- Etat initial de l'environnement.
- Les impacts du projet et les mesures envisagées pour les éviter, réduire ou les compenser (ERC).
- Modalités de suivi et les coûts des mesures pour l'environnement.
- Les impacts cumulés avec d'autres projets.
- Incidences du projet sur le climat.
- Spécificités liées aux infrastructures de transport.
- Evaluation simplifiée des incidences NATURA2000.

LES OBJECTIFS :

Le projet de requalification de la RD920 a trois objectifs principaux :

- Mieux partager l'espace : donner une place à tous les usagers, piétons, cyclistes, voitures et bus en adaptant l'infrastructure routière avec une vie locale dynamique ;

- Sécuriser les déplacements : améliorer la circulation en repensant les aménagements aux carrefours et rendre plus confortables les traversées piétonnes ;
- Valoriser l'environnement : développer un véritable projet d'aménagement paysager agréable avec de nouveaux alignements d'arbres.

LES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINÉES EN RAISON DU CHOIX :

Une évaluation socio-économique a ainsi comparé trois scénarios de requalification de la RD920 nord et des aménagements associés de voirie pour appuyer la prise de décision :

- RD920 réaménagée avec couloir bus axial
- RD920 réaménagée avec un terre-plein central planté ;
- RD920 réaménagée avec élargissement des trottoirs.

Le **scénario « couloir bus axial »** permet de reporter potentiellement plus d'usagers de la route vers les transports en commun grâce à une meilleure offre cadencée et fiable des bus. Ce scénario implique toutefois des investissements plus importants et des aménagements plus complexes. Ce scénario favorise donc le développement des transports en commun en entraînant une part importante de l'espace aux déplacements motorisés.

Le **scénario « TPC planté »** permet d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité routière, avec une suppression minimum de places de stationnement. L'image de la RD920 est également améliorée. Ce scénario renforce le rôle de pénétrante majeure de la RD920 vers Paris en mode motorisé dans la continuité des aménagements réalisés depuis Antony.

Le **scénario « trottoirs larges »** favorise le développement de l'espace urbain dédié aux modes actifs et permet un report potentiel plus fort des usagers VP (Véhicules particuliers) vers les modes actifs et transports en commun. Ce scénario favorise le partage de l'espace public et veut stimuler l'attractivité commerciale et améliorer l'image de la RD920 sans favoriser un mode sur un autre.

L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

L'analyse des enjeux environnementaux a été menée sur une zone d'étude définie par une bande de 250 m de part et d'autre de la RD920 entre la Place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge.

Enjeu nul	Enjeux ne présentant pas de contrainte pour le projet.
Enjeu faible	Enjeux à prendre en compte, mais qui ne présentent pas un facteur de blocage pour le projet.
Enjeu modéré	Enjeux pouvant remettre en cause le projet sur le plan technique et sur le plan réglementaire, sans pour autant présenter un risque de blocage (sur le plan technique par exemple, les solutions d'ingénierie particulières sont adaptées à la contrainte).
Enjeu fort	Enjeux pouvant être incompatibles avec le projet et présenter des blocages sur le plan réglementaire (à titre d'exemple : incompatibilité avec les documents d'urbanisme ou les prescriptions des plans de prévention tels que PPRi et PPRT).

THÈME	LES ENJEUX OBSERVÉS POUR LE PROJET	
Climat	Le climat océanique dégradé de la zone d'étude est caractérisé par des étés doux, voire chauds, des hivers relativement cléments, une pluviométrie modérée et des vents dominants de direction Sud-Sud-Ouest/Nord-Nord-Est. Le climat constitue un enjeu moyen pour le projet de requalification de la RD920.	
Relief, sol et sous-sol	Relief	Le projet s'inscrit sur une zone présentant de légères variations de relief. L'enjeu lié au relief est faible.
	Géologie, exploitation du sol	La requalification de la RD920 Nord s'inscrit dans un secteur artificialisé. Plusieurs formations géologiques affleurantes recoupent la RD920, mais ne constituent pas d'enjeu pour le projet. Le territoire abrite d'anciennes carrières souterraines. Les échantillons de sols analysés au droit de la RD920 sont de qualité variable, et montrent des pollutions ponctuelles, ainsi qu'une anomalie en HAP. Ces pollutions impliquent l'évacuation des terres hors site dans des filières d'élimination des terres excavées. L'enjeu est modéré.
	Occupation du sol	Enfin, la zone d'étude comprend des zones d'habitat et d'activités recoupées ponctuellement par des espaces verts. L'enjeu occupation du sol, au regard du projet, est modéré.
Eau	Documents de planification	Le projet devra tenir compte des orientations du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE de la Bièvre afin de garantir la préservation de la ressource en eau. En terme de gestion des eaux pluviales, le projet devra respecter les prescriptions relatives à chaque commune qu'il traverse ainsi que les prescriptions établies par les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne (Schéma Départemental d'Assainissement des Hauts-de-Seine et (Règlements des Services Départementaux d'Assainissement des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne). L'enjeu est modéré.
	Eaux souterraines	Le projet est concerné par deux masses d'eau souterraine : Tertiaire du Marais à l'Hurepoix, dont le bon état chimique doit être atteint pour 2027, et Albien néocomien captif, présentant d'ores et déjà un bon état chimique et quantitatif. La zone d'étude est située dans la zone de répartition des eaux de l'Albien. Aucun captage d'alimentation en eau potable (eaux souterraines) n'est présent dans la zone d'étude. De nombreux ouvrages inscrits dans la B55 du BRGM sont recensés le long de la route départementale. L'enjeu lié aux eaux souterraines est faible.
	Eaux superficielles	Aucune masse d'eau superficielle n'est présente au sein de la zone d'étude. Cependant, deux aqueducs, de la Varnie et du Loing, longent la RD920. Ils sont soumis à une servitude de type AS1 résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux destinées à la consommation humaine et des eaux minérales. L'enjeu est modéré.
Milieu naturel	Espaces remarquables	La zone d'étude ne comprend aucun espace naturel protégé hormis un espace naturel sensible (ENS) au niveau de la voie ferrée du RER B. Il s'agit de l'ENS « Voie ferrée de Sceaux à Bagneux ». Celui-ci constitue localement un enjeu faible pour le projet du fait de sa localisation par rapport à la RD920. Le site Natura 2000 le plus proche est localisé à environ 8,5 km au nord-est de la zone d'étude (Sites de Seine-Saint-Denis). Aucun corridor ni réservoir de biodiversité identifié dans le SRCE Ile-de-France ne concerne la zone d'étude. L'enjeu est faible en ce qui concerne les espaces remarquables.
	Zones humides	D'après l'enveloppe d'alerte des zones humides de la DRIEE, aucune zone humide n'est présente au sein de la zone d'étude. Aucune zone à caractère humide n'a été inventoriée. L'enjeu est nul.
	Contexte écologique	Une expertise écologique a été menée en 2019 sur la zone d'étude. Globalement, les enjeux écologiques pour la flore et les habitats de la zone d'étude sont faibles sur tout le linéaire. Quant à la faune, le contexte très urbanisé de la zone d'étude, avec quelques espaces verts et la végétation arborée des alignements d'arbres, offre quelques habitats favorables à la faune. Toutefois, celle-ci est peu diversifiée. Les enjeux écologiques concernent principalement les oiseaux et les chiroptères (espèces protégées ou non protégées patrimoniales), l'enjeu est modéré.
THÈME	LES ENJEUX OBSERVÉS POUR LE PROJET	
Paysage	Le projet est situé dans un contexte urbain dense où se mélangent des commerces, des maisons d'habitations, des logements sociaux, des bêtis de hauteur importante... Les espaces verts sont peu présents le long de la RD920. On notera la présence d'alignement d'arbres le long de la route départementale, constitués majoritairement de platanes et de métastéquilac. L'enjeu lié au paysage est fort.	
Patrimoine historique, culturel et paysager	La zone d'étude comprend 11 périmètres de protection de monuments historiques. La zone d'étude présente également une sensibilité du point de vue archéologique. L'enjeu est qualifié de modéré.	
Tourisme et loisirs	Quelques équipements de loisirs et axes de promenades et randonnées sont présents au sein de la zone d'étude. L'enjeu est modéré.	
Population et emploi	Montrouge présente le plus d'emplois dans la zone d'étude (27 272). À l'inverse, Bourg-la-Reine est la commune de la zone d'étude comprenant le moins d'emplois (5 445). La zone d'étude comprend des secteurs voués à l'habitat (collectif et individuel) et aux activités. Entre 2012 et 2017, le nombre total d'emplois a diminué sur les communes de Bourg-la-Reine (-4%), de Bagneux (-16%) et de Cachan (-3%). Il a augmenté sur les communes de Montrouge (+14%) et d'Arcueil (+0,5%). Les catégories socioprofessionnelles les plus rencontrées sur la zone d'étude sont les cadres et professions intellectuelles supérieures, les professions intermédiaires et les employés. Du fait du contexte d'ores et déjà très urbain, l'enjeu lié à la population et à l'emploi est modéré.	
Outils de planification urbaine	Le projet s'inscrit dans le périmètre de la Métropole du Grand Paris. Le projet devra respecter les orientations du SDRIF. Toutes les communes disposent d'un document d'urbanisme, Plans Locaux d'Urbanisme. Les zonages de ces documents s'inscrivent dans des zones urbanisées ou à urbaniser. La zone d'étude ne comporte aucune zone naturelle ou espace agricole. Ainsi, le projet devra respecter les règlements des zonages dans lesquels il s'inscrit. De nombreuses servitudes d'utilité publique sont recensées, dont des Plans de Prévention des Risques naturels (PPRN). Des espaces verts protégés sont également localisés à proximité de la route départementale. Cette dernière est également concernée par des alignements d'arbres. La compatibilité avec les documents d'urbanisme représente un enjeu fort pour la réalisation du projet RD920.	
Infrastructures de transport	Le projet de requalification de la RD920 Nord s'inscrit dans les orientations du PDUIF d'Ile de France. La RD920 est un axe très emprunté du Sud parisien. Elle est recoupée par de nombreuses routes départementales et communales. La zone d'étude est également desservie par des bus ainsi que par le RER B. Par ailleurs, deux projets de transport en commun concernent le territoire : la ligne 15 Sud du Grand Paris Express et le prolongement de la ligne de métro 14. Les aménagements prévus pour les circulations actives (piétons et vélos) sont peu présents et non homogènes sur l'ensemble du tracé de la RD920 concerné par le projet. Les déplacements domicile-travail se font majoritairement par transports en commun et véhicules personnels. L'enjeu lié aux infrastructures de transport est fort. Le projet a pour but d'améliorer la fluidité et la sécurité sur les voies de circulation routière et d'intégrer les circulations actives.	

THEME	LES ENJEUX OBSERVES POUR LE PROJET	
Biens matériels (habitat, établissements et équipements, réseau)	Le territoire d'étude comprend majoritairement des résidences principales, type appartement. Plusieurs établissements et équipements (commerces, établissements médicaux, équipements sportifs, crèches...) sont présents. Peu d'entre eux ont un accès direct par la RD920. Au niveau des réseaux, une canalisation de gaz et des lignes électriques souterraines (concernées respectivement par des servitudes I3 et I4) ont été recensées. L'enjeu est modéré.	
Risques majeurs	Mouvements de terrain	La zone d'étude est majoritairement concernée par un aléa faible de retrait-gonflement des argiles. Un aléa moyen est à noter tout de même au sud, vers la place de la Résistance à Bourg-la-Reine. Un PPR tassement différentiel (lié aux argiles) a été approuvé le 23 novembre 2018 sur les communes d'Arcueil et de Cachan, la zone d'étude est en aléa faible. L'enjeu est faible.
	Inondation	Un PPR inondation par ruissellement et coulée de boue a été prescrit le 9 juillet 2001 pour les communes d'Arcueil et Cachan. L'enjeu relatif aux risques naturels peut être qualifié de faible.
	Risques technologiques	Deux ICPE ont été recensées dans la zone d'étude dont une soumise à autorisation (régime non renseigné pour la seconde, non SEVESO). La zone d'étude n'est pas concernée par un Plan de prévention des risques technologiques. De nombreux sites BASIAS sont également présents le long de la RD920. La RD920 est concernée par le risque lié au transport de matières dangereuses. La zone d'étude est également concernée par la présence d'une canalisation de gaz proche de la place de la Vache Noire. Des pollutions ponctuelles ont été mises en évidence par le diagnostic établi en 2019. Les échantillons de sols analysés au droit de la RD920 sont de qualité variable, et montrent des pollutions ponctuelles, ainsi qu'une anomalie en HAP. Ces pollutions impliquent l'évacuation des terres hors site dans des filières d'élimination des terres excavées. L'enjeu relatif aux risques technologiques est moyen.
Santé humaine	Bruit	La RD920 est concernée par des arrêtés de classement sonore des infrastructures de transport terrestre : catégorie 3 (territoire affecté par le bruit de la RD, 100 m de part et d'autre). De façon générale, les niveaux sonores calculés en façade des bâtiments sensibles situés le long de la RD 920 sont supérieurs à 65 dB(A) sur la période diurne (6 h – 22 h) et à 60 dB(A) sur la période nocturne (22 h – 6 h). Plusieurs Point Noir Bruit sont situés le long de la RD920. La zone d'étude est donc considérée comme étant dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée, suivant l'Arrêté du 5 mai 1995. L'enjeu relatif lié au bruit est fort.
	Vibrations	Le projet n'est pas concerné par les phénomènes vibratoires. Aucun enjeu

En cas de mise en œuvre du projet, l'étude d'impact conclut :

- Toutes les précautions sont prises pour réduire le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines.
- La RD920 est un axe existant, la vocation des sols ne sera pas modifiée par le projet.
- Par ailleurs le projet entrainera une évolution du contexte sonore actuel par la requalification de la RD920.

LES IMPACTS DU PROJET ET LES MESURES ENVISAGEES POUR LES EVITER, REDUIRE OU LES COMPENSER (ERC).

Les impacts ont été hiérarchisés sur la même base que les enjeux. Les impacts définis comme modérés ou forts ont été listés ci-après, sachant que l'impact est jugé fort lorsque soit le projet peut être remis en cause, soit il s'inscrit au sein d'un périmètre réglementaire interdisant ou contraignant en l'état la mise en œuvre des différents ouvrages envisagés ; il est modéré lorsque le projet n'est pas forcément remis en cause mais ne nécessite des mesures spécifiques pour permettre sa réalisation.

Impact direct permanent

Géologie

- ✓ Les volumes de déblais et remblais réalisés pour les opérations de terrassement peuvent générer des effets de tassement, des modifications de la structure des premières couches du sol et de la stabilité du sol.
- ✓ La majeure partie du projet concerne des travaux réalisés sur des zones d'ores et déjà imperméabilisés sans incidence majeure sur les formations géologiques en place. Néanmoins, le projet nécessitera certains aménagements susceptibles d'avoir des effets sur les eaux souterraines ou encore sur la stabilité du sous-sol

L'eau

- ✓ Le fonctionnement du projet ne sera pas à l'origine d'émissions de polluants solides ou liquides susceptibles de polluer la masse d'eau souterraine. Seule la

circulation automobile déjà existante pourrait continuer à être une source de pollution. Le risque de pollution n'est donc pas à exclure.

- ✓ L'impact des aménagements sur la qualité des eaux superficielles sera très limité, le projet n'interceptant pas d'écoulements superficiels supplémentaires.

Risque d'inondations

- ✓ Pendant la phase de réalisation des travaux, la qualité des eaux souterraines peut être affectée par le déversement accidentel et par la dispersion de produits polluants (hydrocarbures notamment). De plus, les travaux d'excavation ou de décapage des terrains entraîneront une diminution ou une disparition de l'épaisseur de la couche de recouvrement et de protection de la nappe d'eau souterraine, pouvant alors la rendre plus vulnérable. Toutefois, le risque de pollution encouru est limité.

Milieu naturel- flore et habitats-continuités écologiques

- ✓ Risque de dissémination des espèces végétales exotiques envahissantes,
- ✓ Destruction d'habitats d'espèces La disparition de ces habitats de vie pour la faune (essentiellement oiseaux et chiroptères) sera temporaire (nouveaux alignements d'arbres et autres types de plantations prévus) et des possibilités de report vers d'autres habitats existent à proximité. Dégradation ou altération d'habitats proches liés à des pollutions diverses.
- ✓ Continuité écologique peu fonctionnelle actuellement (alignement d'arbres) Destruction d'alignements d'arbres mais replantation.

Infrastructure de transport cheminement des piétons

- ✓ Impact des travaux sur les cheminements piétons
- ✓ Le projet risque de perturber les itinéraires actuels vers les transports en commun
- ✓ Impact du chantier sur les conditions de circulation

Biens matériels équipements et services

- ✓ En ce qui concerne les nuisances sonores :

Les principales sources sont les circulations d'engins de chantier, les travaux de génie-civil et toutes les phases de manutention de matériaux ;

- ✓ En ce qui concerne l'accessibilité :

Les principales sources sont les perturbations des conditions de déplacement, de circulation et de stationnement des riverains et l'accroissement de la circulation liée au transport de matériaux.

Impact direct temporaire

Sites et sols pollués

Certains des déblais extraits lors des travaux de terrassement sont pollués. Ils représentent potentiellement un risque sanitaire pour les ouvriers du chantier mais aussi pour les riverains et le milieu naturel.

Géologie

La gestion des déblais/matériaux du projet à un impact fort (modalités de transport, devenir des matériaux déblayés, gestion des zones de terrassement et de stockage temporaire, travaux en zone inondable).

Risques de mouvements de terrain

Bagneux et Montrouge sont concernées par des PPR affaissements et effondrement de terrain (cavités souterraines). L'infiltration massive d'eau pluviale peut fragiliser les carrières et accroître le risque d'effondrement.

Santé humaine qualité de l'air

En phase chantier, les principales sources d'émissions polluantes sont :

- ✓ Les émissions des moteurs thermiques des matériels roulants, compresseurs, groupes électrogènes, etc. ;
- ✓ Les rejets des centrales à bitume, centrales d'enrobage, etc. ;
- ✓ Les émissions de poussières produites par la circulation des engins, les mouvements des terres (notamment lors du terrassement) et les matériaux (transport, stockage, mise en œuvre) ;
- ✓ Les émissions de poussières issues des opérations d'épandage de liants hydrauliques ; ces poussières sont susceptibles de véhiculer des composés nocifs pour la santé.
- ✓ Les poussières produites lors de la phase de chantier sont susceptibles de se déposer sur les végétaux et les bâtiments situés à proximité. Elles peuvent être à l'origine de salissures sur les bâtiments, mais surtout de risques sanitaires par inhalation et par ingestion (contamination des végétaux et de la chaîne alimentaire).

MODALITÉS DE SUIVI DES MESURES POUR L'ENVIRONNEMENT

Un certain nombre de mesures seront mises en place pendant les travaux afin de réduire l'impact sur l'environnement, notamment sur le milieu humain :

- Le projet bénéficiera pendant les travaux d'une démarche de communication et d'information auprès des riverains et acteurs du territoire concerné ;
- Une mission de surveillance environnementale extérieure sera mise en œuvre, notamment pour la réalisation du suivi écologique ;
- Des mesures localisées seront également prévues, et notamment la restitution des espaces publics dédiés à la circulation des piétons, vélos, bus, livraisons et au stationnement en voirie.

Ces mesures et la mise en œuvre du PAE seront intégrées dans les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE), et plus précisément dans la Notice de Respect de l'Environnement par les Maîtres d'ouvrage et le Maître d'œuvre.

Modalité de suivi des mesures

Plusieurs entités seront chargées de ce suivi :

- ✓ Suivi environnemental du chantier par l'entreprise travaux
- ✓ Suivi et contrôle du chantier par le maître d'œuvre
- ✓ Contrôle du chantier par le maître d'ouvrage
- ✓ Suivi en phase exploitation

IMPACTS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS

Six projets présenteront des effets cumulés avec le projet de requalification de la RD920. Leur sélection s'est faite au sein d'une aire géographique constituée des

cinq communes concernées par la zone d'étude du projet (Bourg-la-Reine, Bagneux, Cachan, Arcueil et Montrouge) :

- ZAC des musiciens à Bagneux (92) ;
- ZAC Victor Hugo à Bagneux (92) ;
- Réaménagement de la Porte d'Orléans ;
- Tronçon Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs (Ligne 15 Sud)
- Le CDT Sciences et Santé
- Prolongement de la Ligne 4 du métro parisien jusqu'à Bagneux.
- La requalification du site des Mathurins

Les effets cumulés de ces différents projets concernent :

- La hausse des trafics sur la RD920 et les voies annexes (augmentés avec l'aménagement des ZAC) : effets cumulés faibles et négatifs,
- L'amélioration considérable du paysage du secteur concerné par ces projets (notamment au niveau de la ZAC Victor Hugo et sur le linéaire de la RD920), effets cumulés forts et positifs,
- L'amélioration de l'offre de modes de déplacement alternatifs, dont les modes doux (création de piste cyclable et liaison avec le sud parisien), effets cumulés forts et positifs.

INCIDENCES DU PROJET SUR LE CLIMAT ET VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale au regard de sa nature et de la faible échelle du projet, il n'aura pas d'impact sur le climat.

Risque de mouvement de terrain ou de séisme :

La zone d'étude est en zone d'aléa faible à moyen pour le risque de retrait-gonflement des argiles. Les mesures proposées dans le cadre des études géotechniques seront intégrées aux travaux d'aménagement.

Risque d'inondation :

Le risque d'inondation est donc un enjeu fort que le projet devra prendre en compte aussi bien pour la réalisation des travaux que pour la phase exploitation

Risques technologiques :

La zone d'étude n'est pas concernée par un PPRT.

Aucun site BASOL n'est recensé sur la zone d'étude

SPECIFICITES LIEES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Sur le développement de l'urbanisation

Le projet n'induit pas de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation sur le secteur du projet déjà très urbanisé. Il n'y a pas d'espaces voués à être urbanisés à proximité de la RD920

Sur les enjeux écologiques

Aucune parcelle agricole ni espace boisé ne sont présents dans l'aire d'étude.

EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES NATURA 2000

Aucun site Natura 2000 (directives européennes « Oiseaux » et « Habitats ») n'est présent au sein de l'aire d'étude.

Au regard des caractéristiques des sites au droit du projet et de la typologie des sites Natura 2000 existants les plus proches, il n'existe pas d'effet négatif direct ou indirect entre eux susceptible d'influer négativement sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire de ces sites. En effet, l'aménagement ne présentera aucune contrainte vis-à-vis de la préservation des sites Natura 2000.

2.10. Formalités de fin d'enquête

2.10.1. Recueil des observations en fin d'enquête

L'enquête s'est terminée comme prévu le 1^{er} mars 2023 sans aucun incident notable.

34 observations ont été déposées sur les registres en mairies

En revanche 346 observations ont été, recueillies sur le registre électronique.

2.10.2. Le procès-verbal de synthèse en fin d'enquête

Le PV de synthèse de l'ensemble des observations recueillies et des propres questions de la commission d'enquête a été remis à M. HERVE porteur du projet, le 13 mars 2023 dans les locaux du Conseil départemental des Hauts-de-Seine, en sollicitant une réponse dans un délai de 15 jours à compter de cette remise conformément aux textes en vigueur. (cf. pièce 8)

2.10.3. Mémoire en réponse

Le 30 mars 2023, soit 17 jours après la remise du procès-verbal de synthèse au Conseil départemental des Hauts-de-Seine, celui-ci a envoyé, par voie électronique, ses éléments de réponse à l'ensemble des thématiques, observations et/ou propositions évoquées dans le procès-verbal de synthèse. (Cf. **pièce jointe 9**).





**EXAMEN DES
OBSERVATIONS DU
PUBLIC**

3.1. Les observations et courriers recueillis au cours de l'enquête.

Est récapitulé ci-après l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de l'enquête publique relative à la requalification de la RD920

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations et courriers recueillis sur les registres papiers mis en place pour cette enquête

Commune	Numéro registre	Nombre observations
Bourg la Reine	1	6
Montrouge	1	14
Arcueil	1	6
Cachan	1	8
Bagneux	1	0
TOTAL GENERAL	5 registres	34

3.1.2. Tableau récapitulatif des observations recueillies sur le registre électronique et l'adresse courriel mis en place pour cette enquête.

Au total ce sont **346** observations (avec parfois des fichiers joints) qui ont été recueillies par voie électronique sur le registre dématérialisé et à l'adresse courriel mis en place pour cette enquête.

Compte tenu des nombreuses observations relevées au cours de cette enquête, la commission d'enquête a identifié **8** thématiques regroupant les diverses observations qui ont été réparties sur une grille de dépouillement.

Certaines de ces observations ont été répétées approuvant, sans commentaires particuliers, des observations précédemment déposées par des intervenants.

3.1.3. Résultats du dépouillement de l'ensemble des observations

Commune	Nombre registres	Nombre observations
Registre dématérialisé		346
Communes	5	34
TOTAL GENERAL	5 registres	380

Ce sont donc au total **380** observations, toutes voies d'acheminement confondues qui ont été **recueillies à l'occasion de cette enquête.**

A chaque fois qu'un des **8** thèmes listés dans la grille de dépouillement était abordé la commission d'enquête a porté une croix **X** dans la colonne correspondant à ce thème, comme dans l'exemple suivant :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Commentaires
←--Observations courriers ou mails	Déplacements motorisés	Circulation piéton	Les carrefours sécurisation	Conséquences environnementales	Cout du projet	Position des transports en commun	Piste s cyclables	Aménagement de la chaussée	Autres thématiques	Détail de l'observation

REGISTRE DEMATERIALISE

Obs 1		X		X		X			X	<p>Un anonyme a écrit :</p> <p>Je me permets de lister ici quelques mesures qui me semblent essentielles au projet de transformation de la route départementale 920 nord en boulevard urbain :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Élargissement des trottoirs et rétrécissement voire suppression de la médiane - Embellissement des trottoirs en mettant des pavés clairs, qui seront utiles aussi contre les îlots de chaleur de l'été - Rapprochement des passages pour les piétons / feux - Création massive d'arbres, bancs et fontaines - Interdiction des véhicules les plus bruyants (motos), notamment entre 22 h et 8 h - Mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service, en site propre (empruntable aussi par les vélos et les véhicules d'urgences) - Accélération du calendrier des travaux prévu, qui me semble très peu ambitieux J'espère que ces propositions seront de votre intérêt.
-------	--	---	--	---	--	---	--	--	---	--

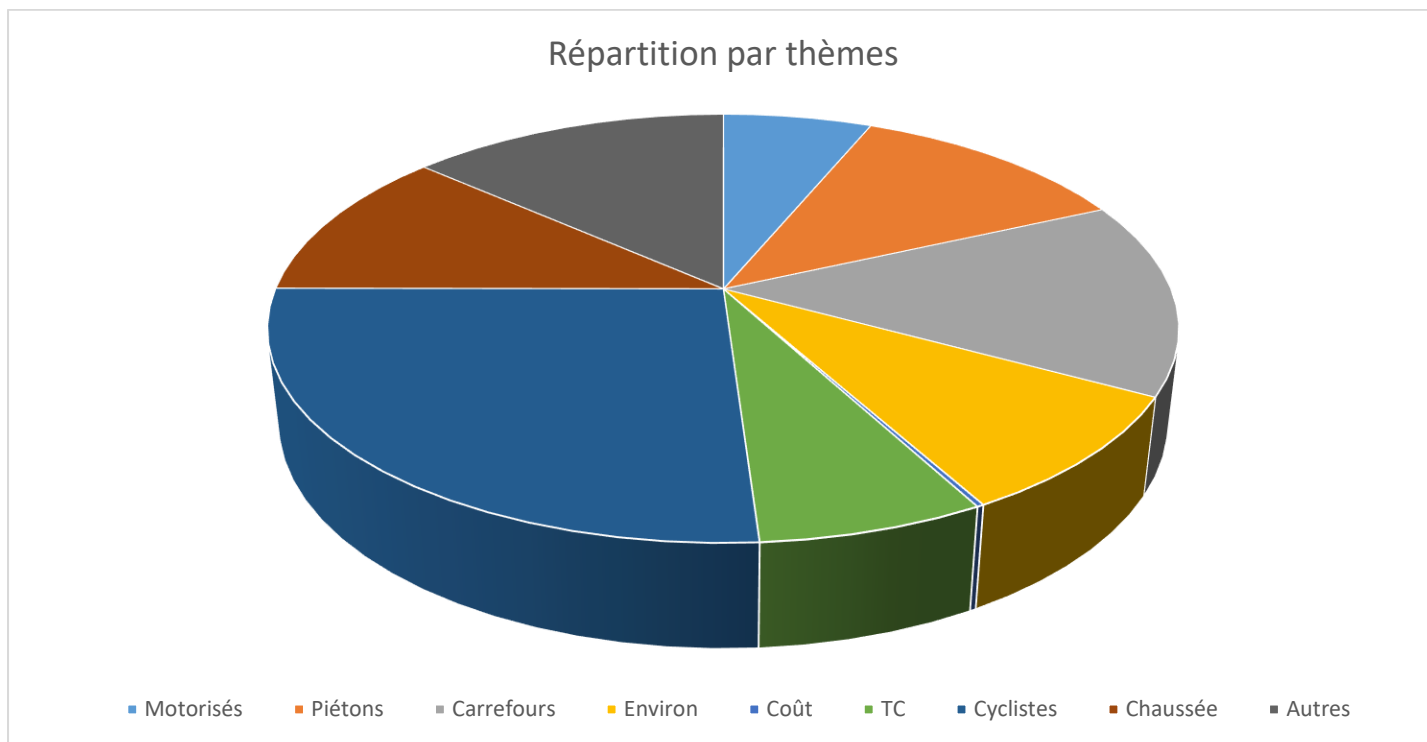
Le total du dépouillement des observations par thème fait apparaître les occurrences suivantes :

THEMES→	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Commentaires	
←--Observations courriers ou mails	Déplacements motorisés	Circulation piéton	Les carrefours sécurisation	Conséquences environnementales	Cout du projet	Position des transports en commun	Piste s cyclables	Aménagement de la chaussée	Autres thématiques	Détail de l'observation	
	TOTAL DES OCCURRENCES PAR THEME										
	380	601	110	146	86	15	65	249	109		129

L'annexe de ce dépouillement rassemblant le détail des 380 observations recueillies au cours de cette enquête est jointe au présent rapport.

Sans surprise, il est aisé de constater que le thème traitant des pistes cyclables est arrivé largement en tête compte tenu de la très forte participation des cyclistes et des associations de cyclistes à cette enquête.

La thématique des carrefours et de leur sécurisation est arrivée en seconde position suivie par les autres thématiques regroupant les observations qui n'entraient dans aucune des thématiques retenues par la commission d'enquête.



3.1.4. Examen détaillé des observations écrites recueillies au cours de l'enquête

Comme indiqué précédemment le dépouillement des observations et courriers a conduit la commission d'enquête à ne retenir que **8** thèmes (traités au paragraphe **3.2** suivant).

L'ensemble des observations écrites ou déposées sur le registre dématérialisé résumées dans l'annexe jointe, ainsi que le verbatim et la synthèse des 2 réunions publiques a été transmis au département 92 maître d'ouvrage coordonnateur de cette enquête avec les 8 thèmes élaborés par la commission d'enquête et ses questions complémentaires pour recueillir ses avis (Cf. Procès-verbal de synthèse et faisant l'objet de la **pièce N°9 jointe**).

Le maître d'ouvrage a fait part de ses avis et commentaires dans un mémoire en réponse mentionné au paragraphe **2.10.3** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce N°10 jointe**.

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe **4.3** suivant et comportent à la suite les appréciations de la commission d'enquête.





**APPRECIATION DU PROJET
DE REQUALIFICATION DE LA
RD 920**

4.1. Avis de la MRAE

La MRAE a été sollicitée pour donner son avis sur le projet d'aménagement de la RD920 Nord entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le boulevard Romain Rolland à Montrouge le 7 janvier 2019

Elle a considéré que les principaux enjeux environnementaux qu'elle avait identifiés pour ce projet concernaient les déplacements, les pollutions sonores et atmosphériques, la consommation des ressources naturelles, les émissions de gaz à effet de serre, l'eau et la gestion des eaux pluviales, le cadre de vie et la biodiversité, la pollution des sols et l'amiante.

S'agissant des déplacements elle a recommandé de :

- ✓ Compléter l'étude d'impact par une étude prospective de la demande en déplacements et des répartitions modales dans le territoire desservi par la RD920 Nord, compte tenu de la mise en service d'importants axes de transports en commun lourds avant la mise en service de l'aménagement envisagé
- ✓ Mettre à jour les études de trafic, sur la base d'hypothèses claires de trafic, de composition du parc de véhicules et de niveau de service attendu pour les transports en commun routiers aux horizons recalés de mise en service du projet.

S'agissant des pollutions sonores elle a recommandé :

- ✓ De compléter les modélisations d'expositions aux nuisances sonores, sur la base du scénario issu des études de trafic actualisées, aux horizons de mise en service du projet et pas seulement à un horizon lointain ;
- ✓ D'étudier la possibilité d'améliorer la situation en termes de pollutions sonores pour les riverains de la RD920, notamment par la pose de revêtements routiers à forte capacité d'absorption sonore ;
- ✓ De comparer les valeurs issues des modélisations aux valeurs de référence pour la santé constituant les lignes directrices de l'organisation mondiale de la santé ;

S'agissant des pollutions atmosphériques, elle a recommandé :

- ✓ De justifier les pollutions de l'air induites par le trafic attendu sur la RD920 nord et de démontrer que la pollution atmosphérique est en situation de s'améliorer avec la réalisation du projet

S'agissant de la consommation des ressources naturelles et émissions à gaz de serre, elle a recommandé :

- ✓ D'entreprendre une démarche « bilan carbone » pour le projet RD920 nord.

S'agissant de l'eau et de la gestion des eaux pluviales, elle a recommandé :

- ✓ De préciser les dispositions mises en place concernant la gestion des eaux pluviales, en visant une amélioration de l'état existant ;
- ✓ De tenir compte de la révision prochaine des documents cadres (SDAGE Seine-Normandie et SAGE de la Bièvre) afin que le projet soit compatible avec leurs dispositions.

S'agissant du cadre de vie et de la biodiversité elle a noté que :

- ✓ 654 nouveaux arbres seront replantés, soit un nombre plus important que le nombre d'arbres abattus 45. En outre, des mesures seront prises afin de réduire les impacts sur les milieux naturels : adaptation du calendrier des travaux,

notamment concernant l'abattage des arbres, afin d'éviter les périodes les plus sensibles pour la faune, protection des arbres conservés pendant la durée du chantier, lutte contre les espèces végétales envahissantes...

S'agissant de la pollution des sols et de l'amiante elle a noté que :

- ✓ Les travaux interviendront en milieu urbain dense et que les risques éventuels pour la population environnante sont également un enjeu important à prendre en compte. Il est donc nécessaire de préciser les mesures visant à éviter les risques sanitaires liés aux émissions de poussières pendant les travaux.

Dans un long mémoire en réponse de plus de 120 pages, le maître d'ouvrage a répondu à tous les points évoqués par la MRAE.

4.1.1. **Appréciations de la commission d'enquête :**

La commission d'enquête considère que le maître d'ouvrage a répondu point par point à toutes les demandes de la MRAE. Certains des points évoqués par la MRAE ont été repris dans les thèmes retenus par la commission d'enquête dans la suite de ce chapitre et font l'objet de réponses du maître d'ouvrage et d'appréciations de la commission d'enquête auxquelles il convient de se reporter.

4.2. **Avis des personnes publiques associées :**

Le maître d'ouvrage a consulté pour ce projet diverses personnes publiques.

Les avis des personnes publiques qui lui ont répondu sont résumés ci-après :

4.2.1. **Avis de la DRAC archéologie préventive**

Dans sa réponse la DRAC considère que, en l'état des connaissances archéologiques sur le secteur concerné, de la nature et de l'impact des travaux projetés, ceux-ci ne semblent pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique et que ce projet ne donnera pas lieu à une prescription d'archéologie préventive

Elle considère par ailleurs avoir renoncé à émettre des prescriptions d'archéologie préventive. Ce renoncement est valable cinq ans sauf si le projet connaît des modifications substantielles ou si l'état des connaissances archéologiques sur ce territoire évolue et que notamment qu'en cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques le maître d'ouvrage a l'obligation d'en faire la déclaration immédiate auprès du maire de la commune concernée conformément à l'article L.531 -14 du code du patrimoine.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête n'a pas de remarques particulières sur ce point si ce n'est l'obligation de déclaration qui incombe au maître d'ouvrage en cas de découverte fortuite de vestiges historiques lors des travaux de requalification de cette RD920

4.2.2. **Avis de la ville d'Arcueil**

La ville d'Arcueil estime :

- ✓ Que le projet présenté en enquête publique est à la hauteur des enjeux du 21^{ème} siècle que sont les enjeux des limites des ressources naturelles, le dérèglement climatique comme l'effondrement de la biodiversité et ce dans un contexte d'inégalités sociales sans précédents et qu'en l'état ce n'est pas totalement le cas.

- ✓ Que depuis la précédente concertation sur le projet datant de 2018 de nombreux événements ont changé la situation : Crise sanitaire et accélération des mobilités à vélo, remontée des cours du pétrole, très forte croissance des attentes de la population sur les questions environnementales et le dernier rapport du GIEC en 2022 mettant en avant un risque sans changement majeur d'un dépassement des + 1 5°C dès 2030 !
- ✓ Qu'alors que ce projet doit voir le jour au mieux en 2025-2026, il est fait pour fonctionner pendant au moins les 3 décennies à suivre soit jusqu'en 2050 et qu'il paraît raisonnable de penser que les mobilités auront profondément changé par rapport à la situation actuelle, en particulier au regard des engagements pris pour lutter contre le dérèglement climatique, mais aussi par le déclin annoncé et déjà amorcé des ressources pétrolières au niveau mondial.
- ✓ Que dans ce cadre, le projet de requalification de la RD920 se doit d'intégrer dans son ADN la capacité d'évoluer dans les prochaines années et décennies.
- ✓ Que la mise en place du terre-plein central planté, pour lequel la ville avait fait part de notre opposition, fige pour l'avenir un profil en travers de l'axe plutôt que de l'ouvrir sur des perspectives de transformation future
- ✓ Que de plus, l'enjeu piéton est également un enjeu fondamental : le positionnement des aménagements cyclables au niveau du trottoir et en particulier avec un trafic vélo déjà élevé sur l'axe (2000 cyclistes/jour en 2020 Combien en 2025 ?). ne semble pas satisfaisant pour la sécurité et pour le confort des piétons cheminant sur l'axe comme pour les cyclistes et particulièrement sur la section Arcueillaise du Projet, et qu'un manque de traversées piétonnes est à relever en lien par exemple avec l'arrivée du métro 4 à Bagneux.
- ✓ Que la question des arbres est également un enjeu fort pour la ville d'Arcueil qui souhaite que tous les arbres sains existants ne soient pas abattus et que pour ce faire il peut être envisagé de supprimer le terre-plein central afin de redonner des espaces en rive pour les piétons et cyclistes, et ainsi garder le positionnement des arbres et qu'il a été montré au dernier comité de pilotage que techniquement parlant il est possible de respecter dans ce cadre la sécurité incendie
- ✓ Qu'au vu de l'ensemble de ces principaux objectifs il semble stratégique et indispensable de travailler à ce que le projet soumis à l'enquête publique puisse ouvrir des perspectives supprimant le terre-plein-central pour se donner plus de latitude dans l'aménagement des rives de la RD et d'intégration de son évolutivité dans le temps
- ✓ Qu'afin de compléter les grands enjeux décrits ci-dessus, il est proposé en complément, un ensemble de points techniques qu'il convient aussi de prendre en considération :

1°/ Piste cyclable RD920 : il faut se référer aux observations formulées par le Collectif vélo île de France) et les associations de Vallée Sud Grand Paris. La largeur de la piste devrait être de 2,50 m au lieu de 1,80 m dans le projet actuel.

2°/ Pour le traitement des carrefours entre la RD 920 et les voies adjacentes, des

aménagements spécifiques doivent être mis en place tels que le « trottoir piste traversant » décrit dans les préconisations du Collectif vélo IDF. Ces aménagements permettent un véritable confort pour la traversée des piétons ou des personnes à mobilité réduite mais aussi une continuité au niveau de la piste cyclable qui fait perdre automatiquement toute priorité aux véhicules devant la traverser.

3°/ Terre-plein central : la ville préconise sa suppression pour faciliter l'agrandissement de la piste cyclable ainsi que du trottoir et aussi disposer de possibilités d'évolution plus importante dans l'aménagement ultérieur de cette voirie, avec la création de voies supplémentaires pour les transports en commun. La ville prend note que le terre-plein central a pour rôle d'atténuer l'effet « 4 voies » d'une avenue très circulante telle que la RD 920 et qu'elle permet la plantation d'arbres supplémentaires. La ville fait remarquer que l'entretien de ce terre-plein ne sera pas aisé.

4°/ La possibilité de tourner à gauche en sortant de la rue Nelson Mandela pour aller plein sud n'est pas dessinée. La demande de la ville est mentionnée sur les plans. Par ailleurs, la création de traversées piétonnes et cyclables au niveau de ce carrefour serait souhaitable.

5°/ Les pistes cyclables sont unidirectionnelles de part et d'autre de la RD 920, mais compte tenu des possibilités de traversées cyclables et piétonnes réduites de la route, la piste risque d'être bidirectionnelle à certains endroits, ce qui risque de poser des problèmes de sécurité.

6°/ Au droit du magasin LAPEYRE, entre l'aqueduc et le terrain Montmousseau, la possibilité d'une percée future doit être envisagée pour rejoindre l'aqueduc coté Bagneux.

7°/ Rue Roger Simon Barboux, rue de Ridder, rue du Midi et rue Guy de Gouyon du Verger ainsi que rue Victor Carmignac (ces rues correspondent au quartier de la gare) : le projet actuel ne présente aucune traversée de la chaussée ; la présence du terre-plein central constitue un obstacle majeur pour les piétons ou les vélos.

8°/ Avec le prolongement de la ligne de métro 4, il est indispensable de favoriser les cheminements piétons et cyclables en direction des deux nouvelles stations. Or, de grandes sections se trouvent dépourvues de traversées.

Par exemple, Le projet actuel entre la rue Guy de Gouyon du Verger et la rue Victor Carmignac prévoit 250 m de terre-plein sans interruption. Par ailleurs, le carrefour avec l'av. Victor Hugo gagnerait à un meilleur maillage en traversée piétonne, afin de favoriser les cheminements piétons depuis Arcueil vers la station Lucie Aubrac.

Proposition de la ville : Prévoir de nouvelles traversées piétonnes et cyclistes notamment entre les rues Guy de Gouyon du Verger et Victor Carmignac, ainsi qu'entre l'av. Victor Hugo et la rue Berthollet.

9°/ Pour compenser le manque de traversées cyclables sur certaines portions, il serait possible de prévoir des portions de pistes bidirectionnelles permettant d'atteindre les zones de traversées de la RD920 Prévoir une signalétique verticale et au sol pour signaler ces portions de double sens cyclable.

10°/ Une extension de l'étude d'aménagement de la RD920 sur le carrefour de la Vache Noire est souhaitable.

Actuellement la piste est bidirectionnelle et emprunte le trottoir côté Arcueil et Montrouge.

A terme le flux des vélos va s'accroître et cela posera un problème de compatibilité entre un flux unidirectionnel (RD920) et bidirectionnel (Vache Noire).

11°/ La ville prend acte que les arbres actuellement présents sont malades et posent problèmes vis-à-vis de la défense incendie des immeubles Elle réitère sa demande de tout mettre en œuvre pour sauvegarder tous les sujets sains. Il est donc demandé que la coupe systématique ne soit pas la règle mais que celle-ci soit faite au cas par cas en tenant compte de l'état sanitaire de chaque arbre. Tout abatage d'arbre devra faire l'objet d'une compensation avec la plantation d'un autre sujet de taille remarquable à proximité. La ville demande qu'il soit pris en compte le fait que la suppression du terre-plein central facilitera les aménagements latéraux et la préservation des arbres existants

12°/ L'aménagement de la piste cyclable sur le trottoir devra respecter les recommandations du Cerema (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques. L'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) avec une différenciation de niveau et nature de revêtement. Il est demandé de bien différencier les usages entre les piétons dont les personnes souffrant d'un handicap moteur, et les cyclistes.

13°/ Concernant le stockage des ordures ménagères sur le trottoir en sortie d'impasse telle que la Villa Moderne, un dispositif de stockage doit être étudié pour s'insérer correctement dans le nouvel aménagement. A ce jour, il s'agit de points d'apport volontaire en émergence avec conteneurs.

Quel dispositif est envisagé pour le stationnement du camion de ramassage des OM pendant sa collecte afin de ne pas perturber la circulation des véhicules

14°/ Quels sont les aménagements envisagés concernant les places de livraison (nombre, marquage au sol. Possibilité de mise en place de demi sphère pour limiter le stationnement).

15°/ Des aménagements pour remplacement de bornes de recharges électriques sont-ils prévus.

16°/ La mise en place de caméras de vidéosurveillance connectée au réseau de la ville ou du département est-elle prévue ? L'installation de radars pédagogiques pour alerter les automobilistes sur le dépassement de la vitesse autorisée est-il envisagé

17°/ Le mobilier urbain doit prévoir l'installation de panneaux d'affichage administratifs avec la possibilité d'une utilisation éventuelle des candélabres.

18°/ la possibilité d'aménagement de terrasses pour les restaurants situés en bordure de la RD920 doit faire l'objet d'une étude particulière

19°/ prévoir de nombreux stationnements vélo et deux roues motorisés en plus du stationnement des voitures.

Appréciations de la commission d'enquête :

La ville d'Arcueil s'est montrée, en effet, très critique dans ses appréciations sur la requalification de la RD920. La plupart des remarques faites sur cette requalification ont été traitées dans les différents thèmes et sous-thèmes retenus par la commission d'enquête auxquels le maître d'ouvrage a répondu et dont les réponses ont été suivies des appréciations de la commission d'enquête dans la suite de ce chapitre.

4.2.3. Avis de la ville de Bagneux

La ville de Bagneux estime :

- ✓ Que ce projet de requalification doit être l'opportunité de renforcer la place de la nature en ville en augmentant le nombre de plantations et il convient d'analyser avec vigilance l'ensemble des arbres existants pour en conserver le plus grand nombre et l'ensemble des arbres projetés en lien avec les réseaux existants afin de permettre aux nouveaux sujets un développement satisfaisant.
- ✓ Qu'un travail de coordination est d'ores et déjà en cours avec les services du maître d'ouvrage, les siens et ceux de la Sadev 94, aménageur de la ZAC Eco-quartier Victor Hugo et qu'il est à poursuivre au vu des livraisons des lots immobiliers et des travaux d'espaces publics en cours et à venir. Ces projets se superposent à celui de la RD 920.
- ✓ Qu'elle tient à nouveau à interpeler le maître d'ouvrage sur les frais de gestion que vont engendrer ces nouveaux aménagements afin que ses services veillent à les réduire au maximum dans un contexte financier difficile pour les collectivités territoriales.

Appréciations de la commission d'enquête :

La ville de Bagneux est dans l'ensemble favorable au projet de requalification proposé à l'enquête mais souhaite surtout que les dépenses inhérentes à ce projet soient maîtrisées.

4.2.4. Avis de la ville de Bourg-la-Reine

La ville de Bourg-la-Reine estime :

- ✓ Avoir lancé au printemps dernier une mission d'AMO en vue de définir à partir d'un diagnostic de l'existant, un ou plusieurs scénarios d'aménagement pour la place de la Résistance. Et parallèlement, avoir missionné un bureau d'études en vue d'interroger le plan actuel de circulation au niveau de la place de la Résistance et à l'échelle des quartiers limitrophes.
- ✓ Que le projet de la Place de la Résistance imaginé actuellement par le Département vise à réduire la circulation à deux files par sens en conservant un carrefour tout mouvement, sans remise en cause des fonctionnalités existantes, notamment celle d'îlot central végétalisé pourtant peu perceptible mais que la dominante routière de la place reste importante avec près de cinquante pour cent de l'espace dédié à la voirie.
- ✓ Or, la ville pense que cet aspect de l'aménagement ne valorise pas suffisamment l'aspect qualitatif de l'entrée de ville et que ce carrefour routier « consomme » beaucoup d'espace public et génère un trafic de passage dans l'avenue Aristide

Briand, pourtant à vocation résidentielle. Ce constat pousse la commune à s'interroger sur la possibilité de remanier les fonctionnalités routières du carrefour dans le sens de leur diminution.

- ✓ La ville a imaginé deux scénarii, explicités dans la note de synthèse jointe au dossier d'enquête publique, qui visent à rapprocher les deux chaussées, afin de dégager un parvis ou un square d'un côté ou de l'autre de cet axe. Ces hypothèses nécessitent des simplifications de mouvement de véhicules et une étude de trafic est en cours pour en mesurer l'impact sur les flux véhicules dans le secteur.
- ✓ Dans le respect des objectifs de requalification de la RD920 qui visent à mieux partager l'espace, sécuriser les déplacements et valoriser l'environnement, la ville souhaite donc poursuivre la concertation et la réflexion avec vos services autour de l'aménagement de la place de la Résistance d'où la note de synthèse suivante :

Note de synthèse sur l'étude de requalification de la place de la Résistance- Charles-de-Gaulle à Bourg-la-Reine (92)

La RD 920 fait l'objet d'une requalification en « boulevard urbain » par les Conseils Départementaux des Hauts- de-Seine et du Val-de-Marne. Ce projet de requalification s'étend de Massy-Antony à Paris. La partie sud allant de Massy à Bourg-la-Reine (jusqu'en limite de la place de la Résistance-Charles-de-Gaulle) est déjà réalisée ; le tronçon restant étant programmé pour des travaux à horizon 2025,

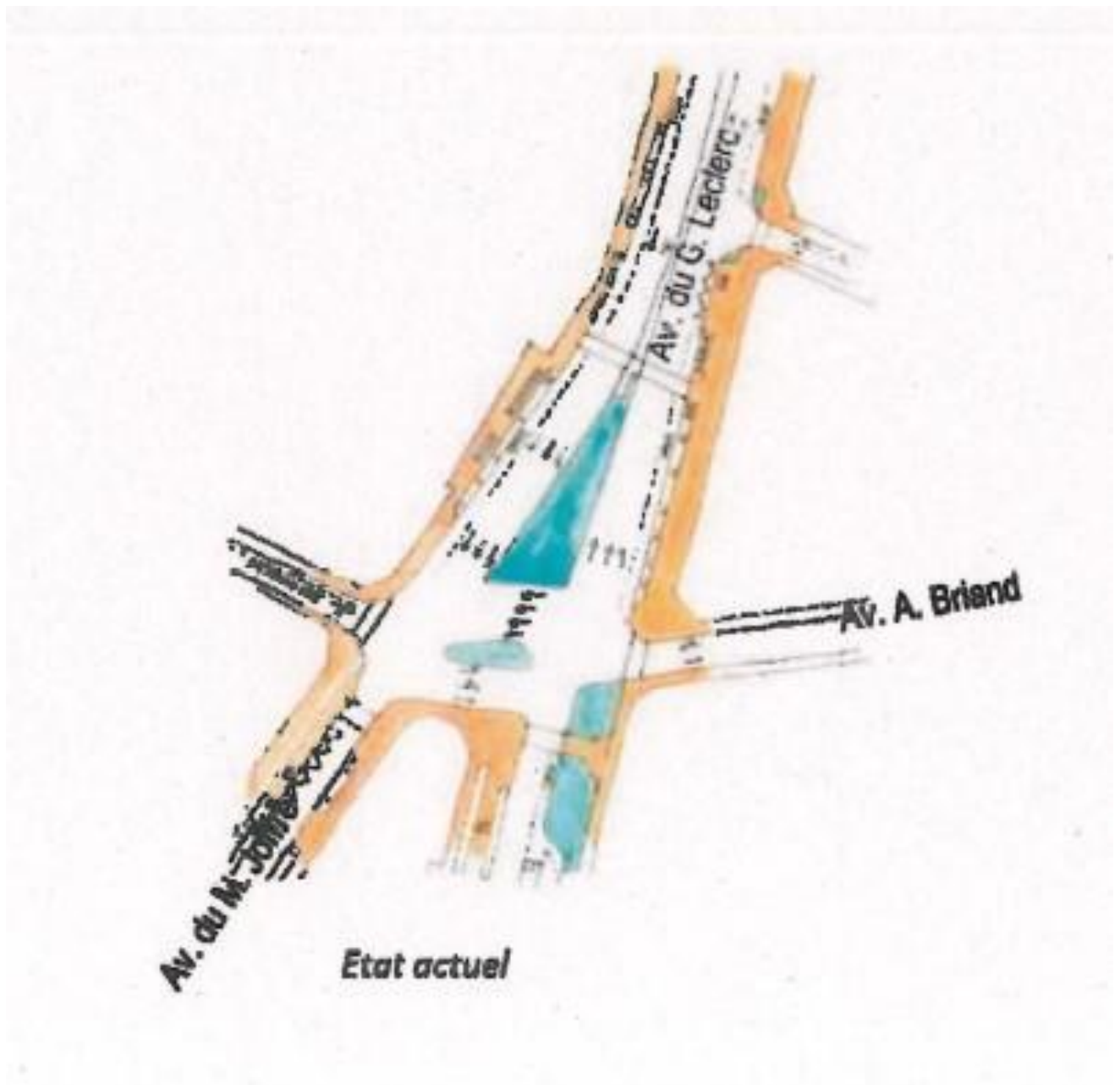
Dans cette perspective de réaménagement, la commune de Bourg-la-Reine a initié une étude de requalification de la place de la Résistance-Charles-de-Gaulle pour répondre à des enjeux spécifiques à cet espace public.

Il convient ici de souligner que la place de la Résistance-Charles-de-Gaulle n'a de place que le nom, il s'agit *en fait d'une* fourche routière générée par le dédoublement, de la RN 20 (Paris-Orléans-Bourg-Madame) dans les années 1930 afin de soulager la traversée de Bourg-la-Reine. Cet aménagement a généré *un* vaste espace public dont les rives sont depuis longtemps urbanisées mais n'ont acquis aucun caractère urbain digne d'une véritable entrée de ville. Or les riverains et la commune souhaitent que l'occasion de la requalification de la RD 8920 soit saisie pour préciser les orientations d'aménagement afin de requalifier l'entrée de ville participant ainsi à la création d'une petite polarité.

Diagnostic :

La place de la Résistance (voir croquis ci-après ; espace public de 0,7 ha, est composée de deux larges chaussées simple sens et d'un carrefour tout mouvement. La chaussée y représente la plus grande de sa surface soit 59%. La place est par ailleurs largement minérale (69% de son emprise). Desservie par les transports en commun, on identifie deux arrêts de bus ; un arrêt côté nord vers Paris (Porte d'Orléans) et un arrêt de bus côté sud vers Massy. On y dénombre 18 places de stationnement public.

Les rez-de-chaussée adossés sur la place sont largement occupés par des locaux d'activité. Ils se partagent entre commerces alimentaires, cafés, restaurants/ autres commerces et services / bureaux et quelques logements. Précisons que les commerces se situent majoritairement à l'est de la place alors que les services sont à l'ouest.



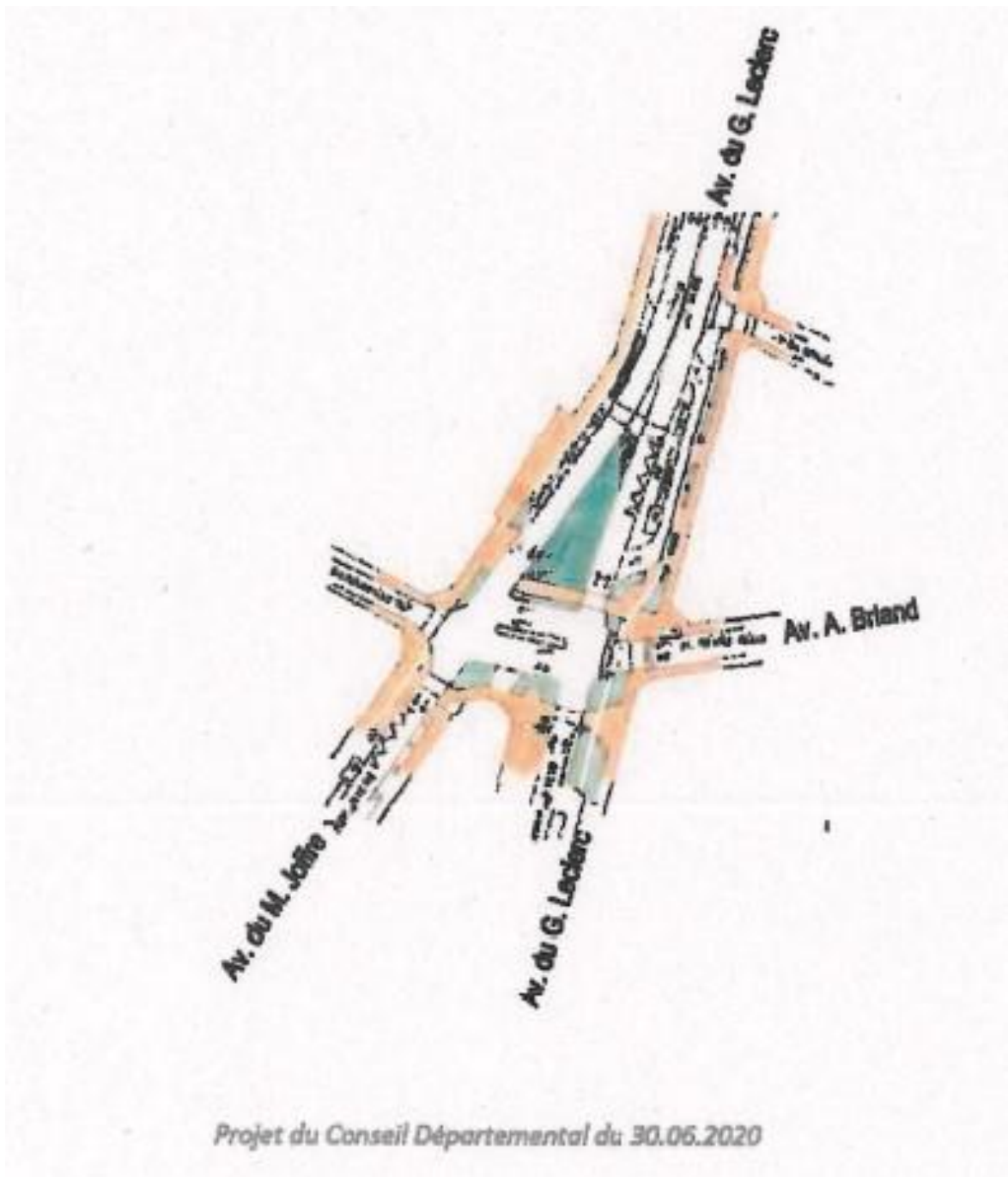
Hypothèses de réduction du carrefour :

Le carrefour routier Leclerc/Joffe/Briand « consomme » beaucoup d'espace public et génère un trafic de passage dans l'avenue Aristide Briand ; pourtant une rue à vocation résidentielle.

Ce constat pousse la commune à s'interroger sur la possibilité de remanier les fonctionnalités routières du carrefour dans le sens de leur diminution. Une étude de trafic va être ainsi réalisée en ce sens pour en mesurer l'impact sur les flux véhicules dans le secteur.

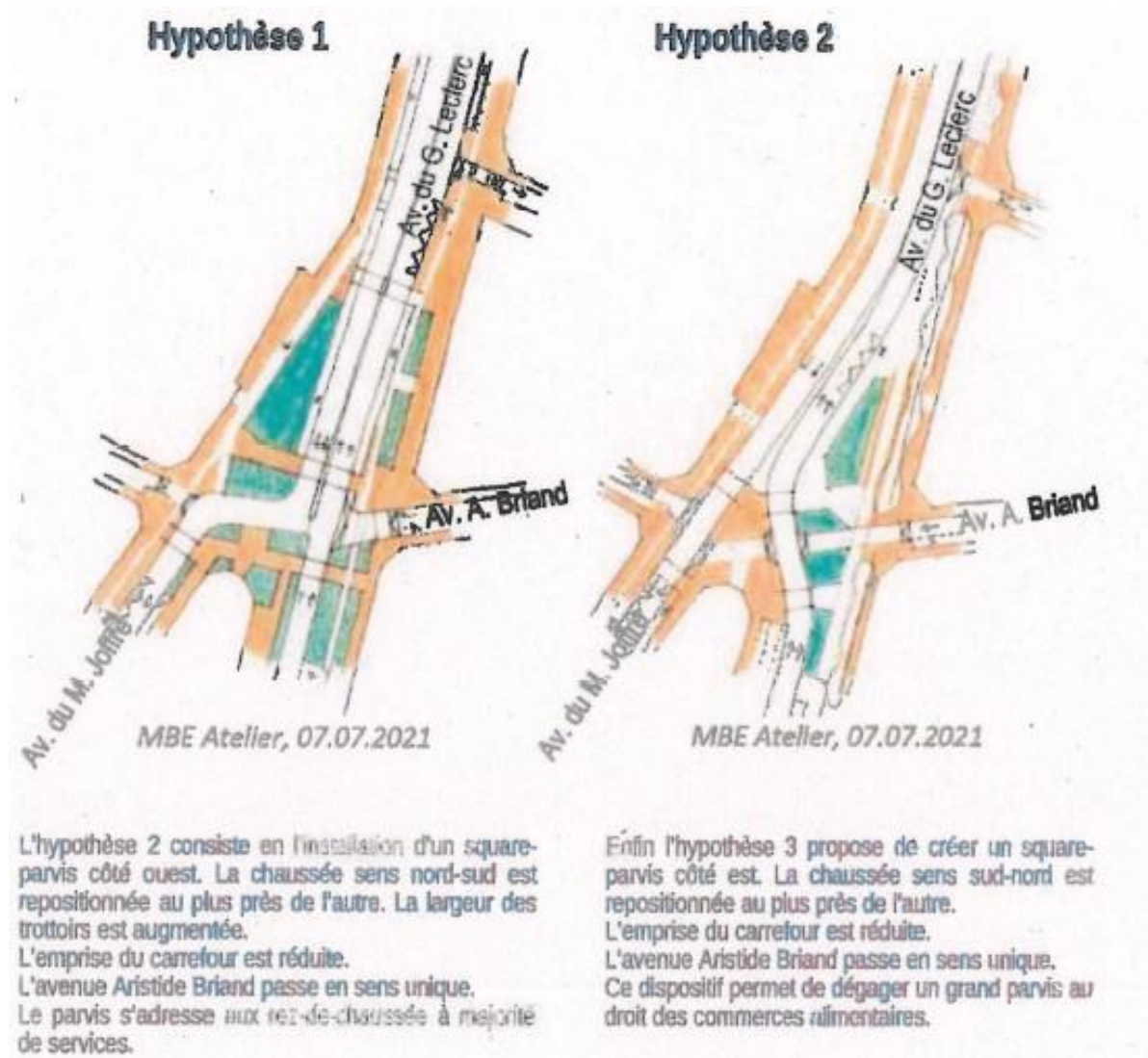
Projet de requalification réalisé par le Conseil Départemental (étude préliminaire du 30/06/2020),

Ce projet propose de réaménager l'espace public sans remise en cause des fonctionnalités existantes. La place reste composée de deux chaussées simple sens avec un carrefour tout mouvement. Sa dominante routière reste importante avec 48% de l'espace dédié à la voirie.



Projet du Conseil Départemental du 30.06.2020

Deux hypothèses d'aménagement alternatives en cours d'étude :



Appréciations de la commission d'enquête :

La ville de Bourg la Reine est essentiellement préoccupée par l'aménagement du carrefour routier Leclerc/Joffre/Briand qui à son avis : « *consomme* » beaucoup d'espace public et génère un trafic de passage dans l'avenue Aristide Briand ». Il conviendra donc que le maître d'ouvrage se prononce sur cet aménagement en fonction des deux hypothèses avancées.

4.2.5. Avis de la ville de Cachan

La ville de Cachan estime :

- ✓ Que le projet doit garder pour objectif premier l'élargissement et la sécurisation des cheminements piétons, notamment au droit des différentes traversées piétonnes existantes ou envisagées.
- ✓ Que la gare du RER B, située côté Cachan, fasse l'objet d'un traitement piétonnier, à l'image du plateau réalisé face au parvis de la gare du RER B de Bourg-la-Reine.
- ✓ Que les pistes cyclables aménagées soient suffisamment larges pour permettre à un cycliste d'en dépasser un autre.
- ✓ Qu'une offre de stationnement suffisante soit maintenue et mise en œuvre en fonction du positionnement de la piste cyclable que la ville privilégie entre le trottoir et le stationnement en bordure de chaussée.

- ✓ Que les offres de stationnement pour les livraisons et pour le stationnement existant GIC-GIG, pour les personnes à mobilité réduite, soient impérativement maintenues dans le cadre du projet.
- ✓ Que le maximum d'arbres existants soit maintenu en place, en sus des plantations nouvelles envisagées.

Que la tenue du délai et l'engagement du département de réaliser les travaux pour une livraison en 2024 suite à un premier report lié au Covid-19 avec désormais un calendrier 2030 n'est pas acceptable en l'état et doit être revu avec un éclaircissement des phasages indiqués dans l'enquête publique afin de livrer l'ouvrage dans des délais raisonnables.

Appréciations de la commission d'enquête :

La ville de Cachan fait part d'un certain nombre de remarques qui sont traitées dans les thèmes suivants. Sa préoccupation essentielle semble être le maintien d'offres de stationnement tant pour les automobilistes désireux de s'arrêter le long de la RD 920 que pour les livraisons et les PMR remarques auxquelles il conviendra que le maître d'ouvrage apporte une solution satisfaisante.

4.2.6. Avis de la ville de Montrouge

La ville de Montrouge estime :

- ✓ Qu'en premier lieu, de récentes études conduites par les services municipaux sur le secteur du Parc Jean Moulin plaident en faveur de la mise en valeur d'une entrée de ce jardin public du côté de l'avenue Aristide Briand et que compte tenu de la rareté des espaces verts à Montrouge, il semblerait opportun de favoriser l'accès à ce square depuis les quartiers situés à l'ouest de la RD920, par la création de traversées piétonnes au débouché de l'avenue Léon Gambetta.
- ✓ Que la ville pilote, depuis mi 2021, l'élaboration d'un plan communal de mobilité, lequel démontre l'importance de la hiérarchisation du réseau viaire, et en corollaire le développement des zones 30 au sein des quartiers montrougiens et qu'afin de favoriser la lisibilité de ces quartiers apaisés, elle souhaite que soient généralisés à l'ensemble des intersections de l'avenue Aristide Briand des passages piétons surélevés, voire des trottoirs traversants lorsque cela est pertinent, et plus particulièrement au droit du débouché sud de la Place Jules Ferry, de la rue Thalheimer, de la rue d'Estienne d'Orves, de la rue Romain Rolland et de la rue Georges Bouzerait.
- ✓ Que certains axes municipaux font également l'objet de projets de requalification, et que le concours des services départementaux compte pour adapter ponctuellement le projet de requalification de la RD920 aux nouveaux aménagements de ces axes communaux : il s'agit notamment des rues Gabriel Péri et Georges Bouzerait incluses dans le projet « Péri / Ginoux / Gautier », et de la rue Thalheimer. Cette dernière présente d'ailleurs la particularité de desservir le Centre de secours de la brigade des Sapeurs-Pompiers de Montrouge, ce qui nécessite de maintenir la possibilité, pour les véhicules de secours, de rejoindre le carrefour de la Vache Noire depuis la rue Thalheimer, et idéalement de permettre de rejoindre la rue Thalheimer depuis le nord de l'avenue Aristide Briand.
- ✓ Qu'au niveau de la contre-allée située côté pair de la voie (côté ouest), le projet proposé répond aux enjeux locaux, mais son aménagement paysager gagnerait à s'inscrire en continuité du parti développé dans le projet « Péri / Ginoux / Gautier

» et que les services de la ville se rapprocheront des services départementaux afin de proposer une variante qui réponde aux attentes de chacun tout en permettant d'éviter l'abattage de 3 copalmes d'Amérique de belle envergure.

- ✓ Que la contre-allée projetée côté impair (côté est) répond à l'objectif de favoriser les usages de proximité auxquels la ville est très attachée. L'implantation de la piste cyclable côté gauche de la voie limite les conflits d'usages entre cyclistes et véhicules en livraison. Toutefois, l'angle de croisement entre les cyclistes et les véhicules en début et fin de contre-allée est très aigu et les usagers motorisés et cyclistes pourraient être pris au dépourvu par manque de lisibilité. Aussi la ville souhaiterait évaluer si ces points peuvent être améliorés.
- ✓ Que l'enjeu de lutte contre les ilots de chaleurs urbains est incontournable pour une ville aussi dense que Montrouge, et que la composante végétale est essentielle dans ce projet
- ✓ Que la ville note que le bilan de replantation est supérieur au bilan d'abattage, mais qu'elle renouvelle le vœu que toutes les dispositions soient prises pour éviter au maximum les abattages et favoriser le maintien des arbres existants lorsque cela est techniquement possible, et que l'ensemble des espaces résiduels puissent être plantés.
- ✓ Que le bilan de stationnement étant satisfaisant, la ville est favorable au strict maintien du nombre de places existant au profit de zones plantées.
- ✓ Que la ville s'interroge également sur la faisabilité d'agrémenter, avec des plantations basses, la section la plus large du terre-plein central situé au débouché de la rue Carvès.
- ✓ Que la ville souhaiterait privilégier des revêtements de sols optimisant l'effet d'albédo, en particulier sur les circulations piétonnes : c'est pourquoi elle serait favorable au remplacement, au moins partiel, du béton bitumineux rouge par des revêtements clairs.
- ✓ Qu'enfin la ville a bien noté qu'à l'issue des travaux, elle devrait prendre en charge l'entretien des trottoirs, du mobilier urbain, de l'éclairage et des plantations hors arbres d'alignement. Aussi, elle formule le vœu que la concertation des services municipaux se prolonge jusqu'à la phase de mise en œuvre avec la même fluidité qu'aujourd'hui, afin d'assurer la pérennité de ce beau projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La ville de Montrouge répond favorablement à une grande partie des aménagements proposés dans le dossier d'enquête mais souhaite cependant quelques améliorations portant sur la couleur des revêtements de sols, sur le maintien, dans la mesure du possible des arbres existants et sur l'aménagement des pistes cyclables lors des croisements de celles-ci avec les véhicules.

4.2.7. Avis de l'Etablissement public territorial (EPT) Grand Orly Seine Bièvre

L'EPT Grand Orly Seine Bièvre estime :

- ✓ Que le projet d'aménagement de la RD920 présenté vise à améliorer la mobilité des habitants et des usagers par l'accompagnement des projets de transports en commun et la mise en place d'aménagements en faveur des modes actifs. Ce projet s'inscrit dans les exigences portées par l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre dans son projet de territoire et son futur plan vélo intercommunal.
- ✓ Que certains points de vigilance semblent devoir être, néanmoins, approfondis

pour compléter l'analyse des enjeux environnementaux du projet.

- ✓ Que pour le volet des modes actifs, il serait intéressant de notifier que la RD920 constitue un axe vélo structurant du plan vélo métropolitain. La mise en place d'aménagements de pistes cyclables vélos à haut de niveau de service est donc une priorité. Cependant, l'aménagement sur trottoirs ou sur des sections en contre-allées des aménagements cyclables pourraient donc poser question au regard des usages vélos futurs.
- ✓ Que la gestion des conflits entre les piétons, les vélos et les engins de déplacements personnels motorisés, du fait de leurs vitesses de déplacements différentes, seront également une composante d'usage à appréhender sur les trottoirs : cisaillement des aménagements, angles d'accès, lisibilité et respect des espaces dévolus, conflits d'usages aux abords des équipements notamment scolaires, éclairage, etc.
- ✓ Qu'il pourrait être pertinent d'intégrer aux éléments de stationnements répertoriés pour les modes motorisés du dossier, les stationnements existants et futurs dévolus aux vélos.
- ✓ Que pourraient ainsi être distingués ceux résultant de la suppression des places de stationnement pour les modes motorisés (5 à 10 m en amont des passages piétons conformément à la Loi Orientations des Mobilités) et ceux localisables sur la voirie aux abords des pôles d'intérêts ou commerces.
- ✓ Que pour conforter la mise en avant des modes actifs sur l'axe, il pourrait être proposé lors des passages piétons, que les revêtements colorés piétons et vélos ne s'interrompent pas lors des traversées. Cette continuité visuelle renforcerait la notion de priorité donnée aux modes actifs sur les modes motorisés confortant la pacification de l'axe.
- ✓ Qu'en termes de sécurité de nombreux carrefours sont accidentogènes sur la RD920. La résorption de ces coupures du quotidien constitue un enjeu sécuritaire fort pour les cyclistes.
- ✓ Qu'il serait intéressant d'intégrer et de détailler les aménagements des carrefours et giratoires prenant en compte les vélos. Les résultats du baromètre des villes cyclables seraient à même de constituer une source d'informations riches sur les points durs vélos à traiter en priorité et à intégrer dans le projet.
- ✓ Qu'au regard des plantations et des aménagements envisagés, les enjeux de gestion des aménagements et de leurs sécurisations pour les modes actifs devront être intégrés aux réflexions en amont (gestion des feuilles mortes et de l'élagage, types d'arbres plantés, mode de taille des arbres adultes à terme, développements racinaires, glissance des matériaux retenus, etc.).
- ✓ Que dans le cadre des risques liés au projet, les impacts climatiques ne sont pas abordés comme par exemples : les présences ou non d'ilots de chaleur, l'analyse des périodes de canicule et leurs impacts sur la végétation à mettre en œuvre par exemple, l'impact de l'imperméabilisation des sols, la gestion / réutilisation des eaux pluviales, etc. Ces nouveaux enjeux s'imposent et semblent devoir faire partie de l'évaluation environnementale du projet.
- ✓ Que dans le volet pollutions atmosphériques du rapport, il n'est pas fait mention de la Zone de Faibles Emissions métropolitaine comme cadre réglementaire à intégrer aux réflexions.
- ✓ Que pour la pollution lumineuse, la zone d'étude est localisée dans un secteur où le nombre d'étoiles visibles est compris entre 0-50 (hors planètes) selon les conditions. Cela reflète une pollution lumineuse très puissante et omniprésente et

qu'afin de lutter contre cette pollution lumineuse, des solutions pourraient être mises en œuvre dans le cadre du projet :

- Eclairage des trottoirs (lumières chaudes) au niveau du sol pour les piétons avec des détecteurs de mouvement pour éviter la pollution lumineuse des habitations à proximité (ambiance lumineuse) tout en sécurisant le cheminement. Plus un éclairage est chaud (forte proportion de rouge), moins il est néfaste pour la santé et la biodiversité ;
 - Eclairage par leds des luminaires (lumières chaudes) pour la chaussée avec une logique de sobriété d'éclairage ;
 - Mise en place d'une stratégie lumière ou trame noire territoriale (Départements, EPT et villes) ;
 - Calage des éclairages sur la nuit aéronautique : la nuit aéronautique, qui commence, sous nos latitudes, 30 minutes après le coucher du soleil et se termine 30 minutes avant son lever. Recaler l'allumage et l'extinction de l'éclairage public sur la nuit aéronautique offrirait un moyen supplémentaire de connexion à la nature, préserverait la faune au moment le plus judicieux, tout en permettant des économies, et ce, sans concessions sur le confort visuel des usagers.
- ✓ Que la gestion du stationnement soit harmonisée sur l'ensemble du tracé avec les villes avec un stationnement tarifé et réglementé, le stationnement de tous les véhicules sur la chaussée afin de limiter les conflits avec les piétons sur les trottoirs est une piste de réflexion intéressante à creuser avec les villes.
- ✓ Que de manière plus générale, l'articulation avec la Porte d'Orléans constitue un enjeu important du projet notamment avec l'évolution programmée du boulevard périphérique programmée en 2024 par la Ville de Paris et qu'avec la section nord de l'axe jouxtant Paris, se dessinent des enjeux tels que :
- L'accès du projet jusqu'au boulevard des Maréchaux pour les modes actifs et les transports collectifs ;
 - Les évolutions des portes du périphérique en places végétalisées souhaitées par la Ville de Paris ;
 - L'articulation avec le boulevard périphérique pour tous les modes motorisés y compris ceux de la logistique.
 - Au-delà de l'aspect projet routier, l'aménagement de la RD920 constitue un projet urbain à part entière.
 - Le projet doit s'inscrire dans une logique de maille avec les projets urbains ou de transports existants et en cours : RER B à Cachan, Métro M4, évolution du boulevard périphérique, mise en place de la Zone de Faibles Emissions métropolitaine, mise en œuvre des plans vélos régional et métropolitain, arrivée des gares du Grand Paris Express, etc.

Appréciations de la commission d'enquête :

L'EPT Grand Orly Seine Bièvre se montre peu critique sur l'ensemble du projet mais propose dans ses diverses remarques une série d'améliorations ou d'études complémentaires qui se recoupent avec les différents thèmes retenus par la commission d'enquête et auxquels le maître d'ouvrage a répondu. Seules, la prise en compte de la ZFE (Zone à Faibles Emissions) métropolitaine et le calage des éclairages sur la nuit aéronautique abordés ici par l'EPT semblent être des suggestions originales

4.3. Examen des observations et courriers recueillis au cours de l'enquête.

Les observations du public, telles que présentées dans le PV de synthèse, ont été décomposées en sous thèmes selon la répartition suivante :

THEME GENERAL	Sous thème	Sous thème	Sous thème	Sous thème
DEPLACEMENTS MOTORISES	La place de la voiture dans le projet	La régulation du trafic (feux, vitesse autorisée)		
CIRCULATION PIETONNE	Accessibilité, PMR, Terrasse, mobilier urbain	Passages souterrains	Gare de Bagneux	
SECURISATION DES CARREFOURS	Aménagement général	Carrefour de la Vache Noire		
CONSEQUENCES ENVIRONNEMENTALES	Les arbres	Bilan Carbone	Revêtement de la chaussée	
PISTES CYCLABLES	leur implantation	leurs dimensions	Leurs aménagements	
AMENAGEMENT DE LA CHAUSSEE	Terre-Plein central	Circulation des Bus	Stationnement des véhicules	
COUT DU PROJET				
AUTRES PROBLEMATIQUES	Conditions durant les travaux	Contrôle de la vitesse automobile	Impact sur les commerces	Observations ponctuelles

4.3.1. Thème N°1 : Les déplacements motorisés

La place de la voiture dans le projet :

Dans cette rubrique une trentaine de personnes déplore la place encore importante laissée aux voitures, notamment au détriment de la circulation des bus (cf. thème 6 ci-après).

Pour certains le projet est déjà obsolète compte tenu des orientations futures en matière de circulation automobile.

Observation N° 28 de M. SYLVAIN sur le registre dématérialisé :

« Je m'étonne de voir qu'il est encore possible de proposer un projet tout voiture en 2023. Les pouvoir publics ne saisissent donc pas la mesure des enjeux... »

Observation N° de 29 M. LOÏC sur le registre dématérialisé :

« Ce projet a vingt ans de retard, il continue à favoriser le tout voiture au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'efficacité de déplacement de ceux qui transitent... »

Observation N° 32 de M. MATHURIN sur le registre dématérialisé :

« Le nombre de voies dédiées aux voitures est démesuré, 2x2 voies serait largement suffisant au vu des objectifs de développement durable, de la mise en place de la ZFE... »

Observation N°37 de M. DESORMIERE sur le registre dématérialisé :

« Il n'est pas acceptable que des conceptions fondées sur la seule satisfaction du transport individuel (voiture - vélo) aient cours en 2023 quand on parle d'efficacité énergétique et de ville apaisée ».

Observation N°47 de M. SCHALLMOSER sur le registre dématérialisé :

« Je trouve que la place à la voiture est toujours exagérée dans le projet ».

Observation N°48 de Mme HATON sur le registre dématérialisé :

« La place de la voiture sur la N20 est encore trop présente. La législation impose que cet axe puisse permettre le passage de convois exceptionnels de grande taille, d'où le fait que deux voies de circulation soient conservées. »

Observation N°49 de M. PAIRE sur le registre dématérialisé :

« Je suis habitant de Sceaux et utilise régulièrement la D920 Nord, notamment à vélo. Je suis très surpris par la décision de mettre trois voies de voiture. Cela va à l'encontre de tout ce qui est prôné. La place de la voiture sera encore exagérée »

Observation N°66 de M. LUCET sur le registre dématérialisé :

« Stop au tout voiture !

Ce projet est à mon sens extrêmement décevant, alors qu'il y aurait eu moyen de transformer véritablement cette autoroute urbaine ».

Observation N°125 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Cela permettrait également de diminuer le nombre de voies réservées aux véhicules motorisés »

Observation N°132 de M. MAHEAO sur le registre dématérialisé :

« Diminuer la place de la voiture : diminuer le nombre de voie, diminuer la largeur des voies pour réduire la vitesse (2,8m max) » Je souhaite que la requalification puisse permettre d'augmenter les circulations alternatives et réduire la place de la voiture ».

« Maintenant tout le monde est d'accord pour la nécessité de diminuer le trafic automobile, mais les projets continuent à lui laisser une place prépondérante ce qui a un effet contraire. Sur ce projet, on peut plutôt on doit, gagner de l'espace sur le stationnement et aussi beaucoup sur les contres allées qui subsistent »

Observation N°211 de Mme BEAUVOIS sur le registre dématérialisé :

« ...Réduire significativement le trafic automobile uni conducteur... »

Observation N°281 de M. MIDOUX sur le registre dématérialisé :

« Moins de SUV, Plus de mobilités actives ! ! Moins de voitures, moins de pollution, moins de bruits, c'est possible ! Ce projet est pour 50 ans. »

Observation N°287 de M. LANCEL sur le registre dématérialisé :

« Le projet présenté est un projet du 20e siècle alors que l'horizon 2050 doit inclure la réduction de la place de la voiture, le maintien des bus et le développement des mobilités piétonnes et cyclistes ».

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Depuis 2017, le report modal est important et devant les objectifs de baisse des émissions de CO2, il est évident que le report de la voiture vers les autres modes de transport est amené à croître. »

Observation N°306 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Un projet encore trop orienté vers la voiture. La conception de ce projet remonte à une époque déjà lointaine »

Observation N°306 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Un projet encore trop axé sur la voiture, pas assez sur le futur. Ce projet est une "mise à jour" de l'état actuel de la RD920 mais n'est pas suffisamment ambitieux et pérenne vis-à-vis de l'évolution des usages des différents moyens de transports, de la transition écologique, du futur de nos ressources énergétiques et des problématiques de santé publique »

Observation N°313 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La limitation de la nuisance automobile ne pourra passer que par la réduction de l'espace laissé à la voiture (comme le maire de Bourg la Reine l'a d'ailleurs rappelé lors de la réunion publique à Arcueil) et un usage simple et sécurisé de l'espace par les usagers en circulation douce et ceux privilégiant les transports en commun »

Observation N°333 de Mme PERROTTE sur le registre dématérialisé :

« Je souhaite que la requalification puisse permettre d'augmenter les circulations alternatives et réduire la place de la voiture ».

Observation N°343 de Mme NEDELEC sur le registre dématérialisé :

« IL est temps de réduire la place de la voiture sur l'espace public. »

Observation N°344 de M. PHAM sur le registre dématérialisé :

« Un aménagement encore centré sur la voiture et qu'il faut recalibrer afin d'éviter qu'il ne devienne rapidement obsolète »

LA REGULATION DU TRAFIC : FEUX TRICOLORES, VITESSE AUTORISEE

Sous cette rubrique certains s'insurgent contre la vitesse excessive des automobilistes qu'ils jugent néfaste pour la sécurité des piétons et pour l'environnement ; ils mettent l'accent sur la nécessité de mieux réguler et sécuriser le trafic et préconisent une meilleure utilisation des feux tricolores, une réduction de la vitesse à 30km/h et la mise en place d'instruments de contrôle.

FEUX DE SIGNALISATIONObservation N°240 de M. DELAFOSSE sur le registre dématérialisé :

« Tout le monde peut constater que, pour le moment, à quelques exceptions près, vélos et trottinettes n'attendent aucune attention au code de la route. Feux rouges, stops, sens uniques ou passages piétons semblent inexistantes »

Observation N°256 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Certains points pourraient être améliorés, par exemple empêcher les stationnements et ajouter des panneaux m12 sur certains feux ».... « La D920 est souvent bouchée au niveau du feu du boulevard romain Rolland et beaucoup d'automobilistes cherchent à s'insérer sur la D920 depuis la rue Saint-Albin ce qui est impossible sauf en bloquant la piste cyclable actuelle. Il faudrait peut-être avoir un système de feux comme un peu plus haut, porte d'Orléans »

Observation N°298 de M. PASTEAU au nom du groupe EELV de Montrouge sur le registre dématérialisé :

« La présence de 4 voies dans chaque sens de circulation fait de la D920 une autoroute urbaine que la vitesse et la densité de trafic rendent particulièrement dangereuse pour les piétons qui traversent ou les vélos qui cheminent. Les fréquents embouteillages ralentissent les dessertes de bus. L'étude d'impact indique que la RD920 supporte un trafic moyen journalier de 39.300 à 45.000 véhicules par jour »

Observation N°330 de M. DEMOLLIEN sur le registre dématérialisé

« Une étude précise du fonctionnement des feux et du carrefour est indispensable pour améliorer la fluidité piétonne, ce carrefour est dangereux aujourd'hui surtout du fait des automobilistes qui veulent passer au plus vite et sortir du carrefour ».

Observation N°9 des représentants des CONSEILS DE QUARTIER sur le registre de la commune de Cachan

« Les traversées des voies principales doivent être assurées par des feux tricolores »

« Les flux de cette RD920 doivent être au maximum de 2 fois 2 voies, avec une vitesse limitée à 50 km/h (avec contrôles et cadencement des feux) ».

Observation N°7 de M. GUIDO sur le registre de la commune de Montrouge :

« Il faudrait mettre en place des feux rouges intelligents en fonction ou non de l'arrivée de piétons (et/ou de voitures) pour diminuer pollution sonore et atmosphérique ...Il faudrait que les vélos respectent les arrêts et les feux rouges »

LA VITESSEObservation N°12 de M. MERAND sur le registre dématérialisé :

« Lorsque la circulation est relativement faible (par exemple la nuit), certains conducteurs motos et voitures utilisent les trois voies de circulation pour atteindre des vitesses largement excessives ce qui génère des nuisances liées à la motorisation des moteurs. Des dispositifs dissuadant les excès de vitesse doivent être prévu sur cette portion de la RD 920 ».

Observation N°23 de M. ARBOTT sur le registre dématérialisé :

« Je pense qu'il faut réduire drastiquement la circulation automobile ainsi que la vitesse de circulation ».

Observation N°56 de M. CANU sur le registre dématérialisé :

« La proposition d'ajouter une voie supplémentaire ne pourra faire qu'augmenter la vitesse des véhicules motorisés ce qui est en totale contradiction avec la volonté d'apaiser la circulation. Bannir les sections à 2x3 voies et limiter les sections à 2x2 voies »

Observation N°76 de Mme RAVINEAU sur le registre dématérialisé :

« La voiture ou le 2 roues motorisé est le seul moyen de pouvoir assurer et conserver son job. Il faut afficher clairement et régulièrement la vitesse maximale. La réorganisation de cet axe doit permettre à tous de trouver sa place en toute sécurité tout en fluidifiant le trafic »

Observation N°116 de M. TOURIGNY sur le registre dématérialisé :

« Installation d'un radar de contrôle de vitesse »

Observation N°132 de M. MAHEAO sur le registre dématérialisé :

« Diminuer la place de la voiture : diminuer le nombre de voie, diminuer la largeur des voies pour réduire la vitesse »

Observation N°180 de M. BULOT sur le registre dématérialisé :

« ...La limitation de vitesse doit être à 30km/h... »

Observation N°189 de M. CAULLET sur le registre dématérialisé :

« ...la réduction de la vitesse à 30km/h permettrait aux habitants de se réapproprier cet axe de communication en axe de vie ».

Observation N°190 de M. HOLLOCH sur le registre dématérialisé :

« Limitation de la vitesse de circulation...Il est impératif de mettre en place des moyens forts pour réduire la vitesse de circulation à 30 km/h, notamment à Bourg-la-Reine où la RD920 est traversée chaque jour par de nombreux enfants se rendant à l'école ».

Observation N°194 de M. BAILLY sur le registre dématérialisé :

« Limitation de la vitesse à 30km/h. cela devrait obligatoirement être contraint par des chicanes, dos d'âne, passage surélevé Nous ne devons pas attendre qu'un accident se produise ».

Observation N°201 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La pollution sonore reste un problème majeur sur la N20 qu'il faut traiter en premier. Une des solutions est de limiter la vitesse à 30km/hr »

Observation N°234 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« J'emprunterais plus souvent le vélo pour me rendre à Paris si je ne devais pas régulièrement me déporter de façon hasardeuse au milieu des voitures qui roulent à toute vitesse pour contourner un automobiliste garé sur la coronapiste... »

Observation N°236 de M. AKBARALY sur le registre dématérialisé :

« ... *Limiter les vitesses des voitures à 50 km/h le long de la Rd920 pour diminuer toutes les pollutions nuisibles au vivant et aux enfants et personnes fragiles. (Économie, réduction de CO2 et les aérosols, diminuer les accidents et le stress) Rendre accessible l'usage de ces mobilités douces... »*

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« *Des vitesses excessives des véhicules empruntant cet axe et donc une augmentation de la pollution sonore • Un axe dangereux à traverser pour les piétons et mobilités douces »*

Observation N°326 de M. BRAKEMA sur le registre dématérialisé :

« *Il est souhaitable de profiter de ce projet pour y installer des dispositifs pour ralentir l'allure des voitures et les nuisances qui en découlent (ralentisseurs, radar de vitesse, radar sonore »*

Observation N°9 des représentants des CONSEILS DE QUARTIER sur le registre de la commune de Cachan :

« *Les flux de cette RD920 doivent être au maximum de 2 fois 2 voies, avec une vitesse limitée à 50 km/h (avec contrôles et cadencement des feux) ».*

Question de la ville d'Arcueil :

« *La mise en place de caméras de vidéosurveillance connectée au réseau de la ville ou du département est-elle prévue ? L'installation de radars pédagogiques pour alerter les automobilistes sur le dépassement de la vitesse autorisée est-il envisagé ? »*

Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en place de vidéosurveillance relève du pouvoir de police du maire. Le déploiement des caméras s'inscrit dans un cadre communal global et il n'est pas prévu que le Département en installe (d'ailleurs il ne dispose ni de CSU ni de forces de police). En revanche, si certaines communes le souhaitent, nous pourrions prévoir des fourreaux supplémentaires dans nos tranchées pour faciliter le raccordement de caméras qu'elles installeraient.

La mise en place de radars pédagogiques est envisageable, mais il est à noter que ces dispositifs sont habituellement temporaires. En effet, ils servent à avertir l'utilisateur et à recueillir des données, mais leur effet est rapidement limité dans le temps (les automobilistes habitués n'y prêtent plus attention).

Appréciations de la commission d'enquête :

Pour répondre aux personnes estimant que la place laissée à la voiture était trop importante, force est de considérer que la RD920 est classée par décret « Route à grande circulation » et doit donc assurer :

- La continuité des itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic
- La circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires
- La desserte économique du territoire,

Et qu'il s'avère difficile de nier l'obligation de respecter la possibilité de circulation automobile sur cet axe routier, d'autant que parallèlement les besoins de circulation des cyclistes ont été largement pris en compte.

En revanche, le souci exprimé de réduire la vitesse et de mettre en place des moyens de contrôle semble judicieux, la commission d'enquête adhère à la proposition du maître d'ouvrage de prévoir lors de la mise en œuvre du projet les structures nécessaires à l'implantation de ces dispositifs.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête :

Est-il confirmé que la vitesse maximale sur l'ensemble de la voirie requalifiée sera de 50 km/h. Des radars d'alerte ou de verbalisation seront-ils implantés ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

La vitesse maximale autorisée sur l'ensemble de l'aménagement est de 50 km/h comme c'est le cas aujourd'hui. Le code de la route au travers de l'article R413-3 impose cette limitation en agglomération.

Cependant, en approche de la gare de RER B de Bagneux, une réduction ponctuelle de la vitesse à 30 km/h sera proposée afin de pacifier la zone en limitant les conflits entre les mobilités actives et la circulation motorisée. Il faut toutefois rappeler que le pouvoir de police est détenu par les préfets départementaux, s'agissant d'une route classée à grande circulation. À ce stade, il est acquis qu'un traitement différencié sera appliqué afin de permettre une meilleure visibilité et identification de ce lieu. Il a été évoqué au travers de certaines contributions de transposer le plateau surélevé que le Département a aménagé devant la gare de RER B de Bourg La Reine. La configuration diffère toutefois quelque peu dans ses dimensions de celle de la gare de RER B de Bagneux. Cependant, l'aménagement de cette zone sera étudié avec la future équipe de maîtrise d'œuvre afin de garantir une limitation de la vitesse aux abords de cette gare.

S'agissant de la mise en place de radars afin de lutter contre les excès de vitesse, la loi 3DS autorise en effet les collectivités territoriales à pouvoir installer ces dispositifs de contrôle. Cependant à ce jour, cette disposition n'est pas entrée en vigueur car le décret en Conseil d'État fixant les modalités n'a toujours pas été publié. À ce jour, la seule autorité compétente pour installer des radars de contrôle demeure l'État. Néanmoins, le Département et l'EPI 78-92, gestionnaire des voiries départementales, étudieront l'opportunité de cette nouvelle possibilité en fonction des modalités prévues dans le décret dès lors qu'il aura été publié.

Par ailleurs, la programmation des cycles de feux s'inscrira également dans cette incitation à respecter la vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble du linéaire.

Concernant la mise en place d'une vidéosurveillance, le Département peut effectivement prévoir la mise en place du génie civil nécessaire afin de permettre aux communes de relier ces caméras à leur centre de supervision urbaine.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note avec intérêt les mesures de limitation de vitesse envisagées autour de la gare de Bagneux.

De la même manière qu'il a été énoncé pour la mise en place d'éventuels radars, la commission d'enquête renouvelle son adhésion à la proposition du maitre d'ouvrage au démarrage du projet, d'étudier l'opportunité de prévoir la mise en œuvre du génie civil nécessaire aux communes pour exercer leur surveillance.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête :

Y a-t-il des contraintes particulières militant en faveur d'un maintien à 2 voies de circulation dans les 2 sens ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

En premier lieu, il convient de rappeler les dispositions envisagées par le projet de requalification de la RD920 au regard du nombre de voies prévues :

- 2 x 2 voies entre la place de la Résistance à Bourg La Reine et l'avenue Carnot à Cachan (actuellement, il y a 2 x 3 voies dont 2 voies mobilisées pour les « coronapistes) ;
- 2 x 2 voies entre l'avenue Carnot à Cachan et la rue de Verdun à Bagneux ainsi que 2 voies de bus en site propre (actuellement, il y a 2 x 3 voies dont 2 voies mobilisées pour les « coronapistes) ;
- 2 x 2 voies entre la rue de Verdun à Bagneux et la promenade des aqueducs à Bagneux (actuellement, il y a 2 x 3 voies dont 2 voies mobilisées pour les « coronapistes » puis 2 x 4 voies dont 2 voies mobilisées pour les « coronapistes » à partir du carrefour Victor Hugo) ;

- Entre la promenade des aqueducs à Bagneux et la place de la Vache Noire (Sud) à Arcueil :
 - 3 voies dans le sens Paris (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste »)
 - 2 voies dans le sens Bourg La Reine (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste ») ;
- 2 x 3 voies entre la place de la Vache Noire (Nord) à Arcueil et la place Jules Ferry à Montrouge (actuellement 2 x 4 voies dont 2 voies mobilisées pour les « coronapistes ») ;
- Entre la place Jules Ferry et la rue Louis Rolland à Montrouge :
 - 3 voies dans le sens Paris (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste »)
 - 2 voies dans le sens Bourg La Reine (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste ») ;
- Entre la rue Louis Rolland et la rue Barbès à Montrouge :
 - 2 voies dans le sens Paris et voie de tourne à gauche (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste »)
 - 2 voies dans le sens Bourg La Reine (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste ») ;
- Entre la rue Barbès et le boulevard Romain Rolland à Montrouge
 - 3 voies dans le sens Paris (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste »)
 - 2 voies dans le sens Bourg La Reine (actuellement 4 voies dont 1 voie pour la « coronapiste »).

Avant d'aborder la justification du nombre de voies envisagées dans le cadre du projet, il convient de rappeler les éléments contextuels qui contraignent la géométrie de ce boulevard.

La RD920 est classée « Route à grande circulation » (décret n°2010-578 du 31 mai 2010) et doit donc assurer :

- La continuité de itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic
- La circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires
- La desserte économique du territoire

À ce titre, la RD 920 dépend du pouvoir de police des préfets des Hauts de Seine et du Val de Marne. La nécessité d'utiliser cet axe comme itinéraire pour les transports exceptionnels 120 tonnes, oblige le Département de maintenir une largeur « roulable » d'au moins 4 mètres par sens et une largeur libre d'obstacles de 6 m pour les colis. Par ailleurs, la RD920 est particulièrement intéressante car elle dispose aujourd'hui d'un tirant d'air infini (pas de hauteur limite des transports exceptionnels). Elle permet donc le transport de colis lourds d'une hauteur inusitée. L'utilisation de cet axe pour acheminer les bateaux au salon nautique de Paris en est la meilleure démonstration.

Par ailleurs dans le cadre de son instruction la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) dans son avis du 23 mars 2022 (APJIF-2022-017), a demandé au Département de réactualiser les études trafic en lien avec la mise en service de l'aménagement portée à 2030. Ces études ont donc été mises à jour sur les horizons 2030 et 2050 (soit 20 ans après la mise en service).

Pour cet exercice, un modèle de simulation statique du trafic routier a été employé pour apprécier différents scénarios en heure de pointe du matin et celle du soir :

- Le calage de la situation actuelle (2017)
- La simulation de la situation future à l'horizon 2030 :
 - Scénario de référence (Fil de l'eau) sans requalification de la RD920
 - Scénario de projet avec requalification de la RD920
- La simulation de la situation future à l'horizon 2050 :
 - Scénario de référence (Fil de l'eau) sans requalification de la RD920

- Scénario de projet avec requalification de la RD920

Les scénarios futurs de référence, dits « fil de l'eau », intègrent l'ensemble des projets urbains et de transport identifiés sur les 2 horizons ciblés. Ont été considérés dans le modèle mis à jour :

- Le recalage de la situation actuelle
- L'aménagement de la Porte d'Orléans
- La vitesse de circulation à Paris limitée à 30 km/h dans la majorité des voies
- Les évolutions liées aux projets urbains et routiers dans le périmètre du projet
- L'arrivée du métro ligne 15
- Le prolongement du métro ligne 4
- L'évolution du parc automobile et de la population.

Ces intégrations aux scénarios de référence, permettent ainsi de les comparer aux scénarios de projet et donc d'identifier directement les impacts de la requalification.

Les résultats des simulations sur le trafic moyen journalier sont les suivants sur les différents horizons étudiés :

Trafic moyen journalier annuel à la situation actuelle

RD920 Section	Trafic moyen journalier annuel et % Poids lourds	
	Année 2017	
	Etat actuel	
Carrefour Pasteur / Gare RER B	19 594 – 6%	
Carrefour Petit – Carrefour Meuniers	24 449 – 6%	
Carrefour Victor Hugo – Carrefour Vache Noire	46 975 – 6%	
Carrefour Gabriel Péri – Bld Romain Rolland	47 359 – 6%	

Trafic moyen journalier annuel Scénario « fil de l'eau » et projet de requalification de la RD920 à l'horizon 2030

RD920 Section	Trafic moyen journalier annuel et % Poids lourds				
	Horizon 2030				
	Fil de l'eau	Evolution fil de l'eau / 2017	Projet RD920	Evolution Projet RD920 / 2017	Projet RD920 / Fil de l'eau
Carrefour Pasteur / Gare RER B	25 071 – 6%	+ 27,95 %	20 659 – 6%	+ 5,44 %	-17,6 %
Carrefour Petit – Carrefour Meuniers	32 007 – 6%	+ 30,91 %	23 426 – 6%	-4,18 %	-26,81 %
Carrefour Victor Hugo – Carrefour Vache Noire	53 838 – 6%	+ 14,61 %	49 298 – 6%	+ 4,95%	-8,43 %
Carrefour Gabriel Péri – Bld Romain Rolland	57 741 – 6%	+ 21,92 %	51 102 – 6%	+7,9%	-11,5 %

Trafic moyen journalier annuel Scénario « fil de l'eau » et projet de requalification de la RD920 à l'horizon 2050

RD920 Section	Trafic moyen journalier annuel et % Poids lourds				
	Horizon 2050				
	Fil de l'eau	Evolution fil de l'eau / 2017	Projet RD920	Evolution Projet RD920 / 2017	Projet RD920 / Fil de l'eau
Carrefour Pasteur / Gare RER B	22 586 – 6%	+15,27%	18 593 – 6%	-5,11%	-17,68%
Carrefour Petit – Carrefour Meuniers	27 470 – 6%	+12,36%	21 787 – 6%	-10,89%	-20,69%
Carrefour Victor Hugo – Carrefour Vache Noire	51 758 – 6%	+10,18%	47 267 – 6%	+0,62%	-8,68%
Carrefour Gabriel Péri – Bld Romain Rolland	55 905 – 6%	+18,05%	49 850 – 6%	+5,26%	-10,83%

Ces simulations révèlent que le projet en tant que tel n'est pas générateur de trafic. Cependant, l'urbanisation dans les communes bordant la RD 920 génère des déplacements supplémentaires pouvant être de l'ordre de 15 à 30% de trafic routier supplémentaire selon les sections d'ici 2030. Le dimensionnement des voiries a donc pris en compte l'augmentation de la demande de déplacement entre l'état actuel et l'état futur.

L'aménagement, en lui-même, grâce à la réduction du nombre de files et à l'offre de pistes cyclables, permet de contenir l'augmentation du trafic routier qui ne serait alors plus que de 8% à l'horizon 2030. En comparant toujours avec le trafic de 2017, le projet entraînera une baisse de ce dernier entre les rues Albert Petit et la rue des Meuniers.

En 2050, le poids du vieillissement de la population, les changements de comportements modaux n'apportent plus que 10 à 18% de trafic routier supplémentaire à 2017. Le projet de la RD 920 permet de contenir encore cette augmentation à 5% maximum. Ici encore, on constate encore une baisse du trafic entre la rue Albert Petit et la rue des Meuniers de l'ordre de 10%. Par contre, sur la section Boulevard Romain Rolland et la place de la Vache Noire en direction de Paris, les baisses de trafic sont plus limitées en raison de la nécessité de conserver les 3 files de circulation.

Les cartes issues du modèle et présentes dans le mémoire en réponse (Pièce F du dossier d'enquête), illustrent bien le constat.

Cet état des lieux étant fait, il est possible ainsi de comprendre la « place laissée à la voiture » qui a fait l'objet de nombreuses contributions

En premier lieu, il convient de rappeler que la part actuelle dédiée à la voirie et au stationnement (9,5 ha) est réduite d'un peu plus de 3 ha en faveur des mobilités actives et des espaces verts.

Les études de trafic, la mise à jour effectuée, ainsi que la prise en compte de la contrainte relative à cette route classée à « grande circulation » imposent la géométrie minimale à 2 x 2 voies. Les cartes de saturation figurant dans le mémoire en réponse, traduisent la projection de la demande de trafic au regard de la capacité offerte par l'infrastructure. La suppression d'une file de circulation routière sur les trois actuellement présentes induit une diminution d'1/3 de la capacité de l'axe. Or, la diminution du niveau de trafic en résultant est inférieure à 1/3 du trafic en situation de référence, le taux de saturation apparaît alors comme plus élevé :

À l'heure de Pointe du Matin (HPM)

Les conditions d'écoulement du trafic sur la RD920 apparaissent ainsi comme localement plus difficiles en 2030 avec ou sans le projet. En effet, une intensification de la congestion peut être

observée depuis le boulevard Romain Rolland jusqu'à l'intersection avec la RD77a ainsi qu'en direction de la place de la Vache Noire depuis le sud.

À l'heure de Pointe du Soir (HPS)

Une intensification de la saturation est à noter en direction du sud, entre le Boulevard Romain Rolland et le carrefour avec l'avenue Victor Hugo, une grande partie de la RD920 apparaît en effet congestionnée en situation de projet.

La RD920 entre la rue Berthollet et l'avenue Carnot voit également ses conditions de circulation rendues plus difficiles pour la voiture dans les deux sens de circulation, avec des taux de saturation augmentant de 10% à 20%.

Le Département entend, comme il l'a précisé dans les réunions publiques, mettre en place sur cette voie son dispositif SITER, qui permet une gestion dynamique des carrefours afin de fluidifier au maximum le trafic et ainsi limiter les taux de saturation mis en exergue.

En conclusion, la RD 920 (ex RN 20) constitue un axe majeur radial d'écoulement des flux entre la province et Paris, et elle le restera.

Elle joue un rôle important dans la vie économique du pays (cf. notamment l'exemple précité : le salon nautique de Paris, où elle est alors empruntée par les transports exceptionnels qui emmènent les bateaux au parc des expositions).

Comme l'ensemble des routes départementales de cette importance, elle a vocation à accueillir un flux routier important afin d'éviter que celui-ci ne se reporte sur la voirie communale locale.

La suppression d'une voie par sens de circulation constitue donc le bon compromis entre la volonté de rééquilibrer le partage de l'espace public au bénéfice des mobilités actives et des aménités urbaines, et le risque de congestion automobile dans tout ce secteur du Département.

Concernant le stationnement, le Département envisage en effet d'aménager des contre-allées devant certains commerces afin de lutter contre les livraisons « sauvages » en double file que l'on peut constater sur la RD920. Ainsi, la situation existante n'est guère satisfaisante en termes de sécurité, notamment vis-à-vis des cyclistes qui empruntent actuellement la « coronapiste ». Cependant, il est précisé qu'en aucun cas, les cyclistes ne seront « réinjectés » dans les contre-allées. Le principe de pistes cyclables séparées est garanti au droit de ces aménagements.

S'agissant des risques de conflits entre les différents usagers (trotinettes, vélos, véhicule motorisés), le Département mettra en œuvre un aménagement qui limitera autant que possible cette problématique. La réalisation de trottoirs traversants (qui sera développée dans la suite du mémoire), la mise en place du système SITER pour la gestion des feux, la signalisation des traversées piétonnes au droit des pistes cyclables sont autant d'axes de réflexion qui vont permettre au Département de parfaire la réponse qu'il apportera au problème. S'agissant des problématiques de civismes parfois évoqués, le Département n'a guère de levier pour agir sur les comportements dès lors que la lisibilité des aménagements réalisés est pertinente. Par ailleurs, dans le cadre des futures concertations avec les communes, une réflexion pourra être menée avec celles qui le souhaitent sur le schéma de circulation communal afin de faciliter les insertions sur les carrefours secondaires (trottoirs traversants) sans que cela ait de conséquences sur la continuité des traversées dédiées aux mobilités actives.

Appréciations de la commission d'enquête :

Comme il a été dit précédemment la RD920 est classée « Route à grande circulation » et doit donc assurer :

- La continuité des itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic
- La circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires
- La desserte économique du territoire

Le dimensionnement des voiries se doit de tenir compte de ces contraintes, tout en prenant en considération l'évolution des déplacements liés à l'urbanisation des communes bordant la RD920 et l'évolution des habitudes en matière de déplacements.

L'étude de trafic actualisée (comme le demandait la MRAe) met en évidence que le projet en tant que tel n'est pas à long terme générateur de trafic supplémentaire ;

La commission d'enquête partage le sentiment que la solution des deux voies de circulation répond aux exigences de la circulation routière actuelle et envisagée à moyen terme tout en permettant une certaine latitude pour le développement des mobilités actives.

4.3.2. Thème N°2 : La circulation des piétons

Ce thème a été, de nombreuses fois, abordé. Les principales observations mettant en avant le fait que les trottoirs allaient rétrécir et qu'il resterait peu de place pour les piétons, ce qui serait une source de dangers. Les paragraphes suivants traitent successivement des pistes réservées aux piétons et de la traversée de la RD920 par les piétons

LES PISTES RESERVEES AUX PIETONS :

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Elargissement des trottoirs et rétrécissement voire suppression de la médiane »

Observation N°2 de Mme DUMAS sur le registre dématérialisé :

« Les pistes doivent être sur la chaussée et bien à part. Les piétons n'ont plus de place »

Observation N°3 de Mme REINER sur le registre dématérialisé :

« D'autre part, il me semble tout aussi indispensable de bien matérialiser les passages piétons sur les pistes cyclables, de manière très visible ... et j'observe régulièrement des piétons qui n'ont pas vu qu'il y avait une piste cyclable, et des cyclistes qui ignorent les passages piétons »

Observation N°28 de M. SYLVAIN sur le registre dématérialisé :

« Rogner du trottoir aux piétons est une aberration »

Observation N°49 de M. PAIRE sur le registre dématérialisé :

« De plus il faudrait aussi augmenter la place du piéton »

Observation N°70 de M. DELBOS sur le registre dématérialisé :

« À une époque où les enjeux climatiques sont majeurs, il s'agit de faire en sorte que tous les modes de transport alternatifs à la voiture soient gagnants d'un réaménagement, et donc : - donner une digne place aux piétons : il ne doit y avoir aucun pincement de ces derniers en-dessous de 2m50, tenant compte du mobilier urbain (permettant à deux groupes de deux personnes de front de se croiser) (hélas de tels pincements sont nombreux dans la version actuelle du projet) »

Observation N°122 de M. PONTREAU sur le registre dématérialisé :

« Au-delà des pistes cyclables, assurer aux piétons un trottoir praticable pour qu'ils ne viennent pas sur la piste cyclable en particulier lorsqu'ils ont une poussette, un chariot ».

Observation N°142 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Pas de pistes sur trottoir comme sur la partie sud qui n'ont généralement comme conséquence que de créer des conflits d'usage et des situations dangereuses pour piétons et cyclistes ».

Observation N°155 de M. FRANCO sur le registre dématérialisé :

« Séparation nette entre la piste et le trottoir => les collisions piétons - cyclistes doivent être évitées ».

Observation N°185 de M. THIEBEAULD sur le registre dématérialisé :

« (Prohiber toutes voies cyclables partagées avec les piétons). Chaque catégorie doit avoir sa voie de circulation indépendante ».

Observation N°216 de Mme MAGNE sur le registre dématérialisé :

« Les aménagements de pistes cyclables sur trottoir partagés avec les piétons ne sont pas adaptés ».

Observation N°231 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Protéger les piétons. La cohabitation piétons-cyclistes doit être bien étudiée, le vélo c'est formidable, la marche à pied aussi ».

Observation N°246 de M. DURANTON sur le registre dématérialisé :

« Il faut éviter de mettre les pistes cyclables sur les trottoirs ce qui est dangereux pour les piétons qui circulent sur ces pistes et n'entendent pas les vélos ni les trottinettes ».

Observation N°262 de M. JEANROY sur le registre dématérialisé :

« Il est important (pour les piétons comme pour les cyclistes) que la séparation entre les voies piétonnes et voies cyclistes soient "physiquement" marqués. Il faut absolument qu'un piéton qui se "décale" involontairement sur la voie cycliste s'en rende compte immédiatement ou qu'il ne puisse pas le faire sans effort (barrière, rebord, terre-plein, ...) ».

Observation N°264 de Mme THOMAS sur le registre dématérialisé :

« Il est important (pour les piétons comme pour les cyclistes) que la séparation entre les voies piétonnes et voies cyclistes soient "physiquement" marqués. Il faut absolument qu'un piéton qui se "décale" involontairement sur la voie cycliste s'en rende compte immédiatement ou qu'il ne puisse pas le faire sans effort (barrière, rebord, terre-plein, ...). »

Observation N°281 de M. MIDOUX sur le registre dématérialisé :

« Un espace large, sécurisé et convivial pour les piétons ».

Observation N°298 de M. PASTEAU au nom du groupe EELV de Montrouge sur le registre dématérialisé :

« Les contre-allées, dont l'unique but semble être d'offrir des places de stationnement supplémentaires, renvoient les pistes cyclables dans une proximité forte avec les piétons, qui ne manquera pas de créer des conflits d'usages entre ces derniers et les cyclistes ».

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Agrandir les trottoirs pour les piétons »

Observation N°302 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« En aucun cas les piétons ne devraient avoir à traverser la piste cyclable sur le trottoir avant d'atteindre la chaussée ».

Observation N°308 De Mme BLONDEL sur le registre dématérialisé :

« Séparation physique entre les piétons et les cyclistes Pour assurer la sécurité des piétons, il faut une séparation physique entre les piétons et les cyclistes. Une différence dans la couleur des revêtements est insuffisante. Un décaissement de la piste cyclable (4 cm) empêche les cyclistes de rouler sur le trottoir et les piétons de marcher (sans y prendre garde) sur la piste cyclable ».

« Les circulations piétons cyclistes devraient être clairement séparées pour éviter les conflits d'usage ».

« Pour les piétons, il convient d'assurer une largeur de trottoir permettant un déplacement de qualité notamment pour les personnes en situation de handicap ou avec de jeunes enfants tout en privilégiant l'accès piéton aux boutiques et bar / restaurant ».

Observation N°334 de M. BRUYERE sur le registre dématérialisé :

« Avec plus spécifiquement, des trottoirs parfois étroits et des cheminements parfois dangereux pour les piétons »

« Les cheminements piétons Le projet d'aménagement annonce sécuriser les déplacements avec des voies de circulation plus lisibles pour les piétons : nouvelles traversées, terre-plein central

végétalisé ou non, réaménagement des carrefours, aménagements paysagers structurants,
Pour le tronçon de Montrouge tel ne sera pas le cas »

Observation N°339 de M. BELLEC sur le registre dématérialisé :

« Le piéton se sent aujourd'hui souvent en danger sur les trottoirs, il se considère comme le parent pauvre des projets. L'exemple de plusieurs aménagements de la RD920 sud lui donne raison. L'absence de séparation physique entre les espaces piétons et "cyclistes" est largement perçue comme un danger. L'espace attribué aux pistes cyclables se fait souvent au détriment de celui des piétons ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

S'agissant du maintien de la piste cyclable sur la chaussée, le Département n'a pas souhaité renouveler la configuration actuelle des « coronapistes » en raison des dysfonctionnements constatés. Les arrêts et stationnements sur ces pistes provisoires, les difficultés d'insertion pour le stationnement et de desserte pour les bus ont conduit le Département à privilégier la réalisation de pistes cyclables séparées.

Par ailleurs, l'option de créer une piste cyclable sur chaussée, positionnée entre le trottoir et la bande de stationnement, semble également inadaptée au regard des conflits entre les cyclistes, et notamment pour les personnes les plus vulnérables voulant regagner le trottoir depuis leur véhicule stationné.

Il n'y a d'ailleurs pas de problématique pour les piétons pour traverser les pistes cyclables avant de pouvoir traverser la chaussée. Cette situation correspond déjà à la configuration actuelle avec la traversée des coronapistes. Par ailleurs, il existe sur les plans proposés des zones tampons de trottoirs entre les pistes cyclables projetées et le passage piéton sur chaussée, qui permettent aux usagers de traverser la RD920 en toute sécurité.

La gestion des conflits au niveau des contre-allées est en revanche une des problématiques principales à laquelle va devoir s'atteler la future équipe de maîtrise d'œuvre. Cette réflexion vaut également pour les zones d'approche des sites dits sensibles : crèche, école, instituts médicaux. Puisque l'aménagement doit redessiner le cadre de vie des usagers de cette route départementale pour les 50 prochaines années, la conception attendue se devra de penser un aménagement en lien avec le vieillissement de la population.

Au niveau des contre-allées, les plans présentés à l'enquête publique proposent le principe suivant :



Figure 1 : Contre-allée au niveau de la place de la Résistance à Bourg La Reine



Figure 2 : Contre-allées entre la rue Barbès et le boulevard Romain Rolland à Montrouge

Le risque de conflit a déjà été identifié lorsque le Département a engagé les études préliminaires. Les 2 figures précédentes illustrent bien le traitement qui est proposé dès lors que les trottoirs disposent d'une largeur plus limitée.

Dans la première configuration, le choix de créer une séparation physique entre les 2 cheminements au moyen d'une noue d'infiltration est de nature à répondre à cette exigence. Dans la seconde configuration, en raison de l'exiguïté des trottoirs, les pistes cyclables ont été renvoyées sur le côté opposé du cheminement piéton. Cependant, cette configuration impose une réflexion sur la desserte bus au regard de la piste cyclable envisagée.

En outre, l'élargissement des pistes cyclables pour respecter le standard RER Vélo, nécessitera de fait une reprise des études de la future équipe de maîtrise afin de proposer le traitement le plus adapté à ces approches de zones sensibles.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage, notamment dans la gestion des contre-allées, lui semblent satisfaisantes, mais qu'il conviendra effectivement de reprendre les études dues à la prise en compte de l'élargissement des pistes cyclables.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête :

Quelles dispositions générales seront prises pour maintenir une séparation nette entre la piste réservée aux piétons et la piste cyclable ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le développement de ce thème dans cette partie entrera en résonance avec l'argumentaire qui sera proposé pour la partie relative aux pistes cyclables.

Comme il l'a été évoqué pendant les réunions publiques, le processus de concertation avec les associations cyclistes n'a jamais cessé depuis la phase de concertation de 2018. Pour limiter les conflits d'usage, le Département se propose de décliner le profil du CEREMA :

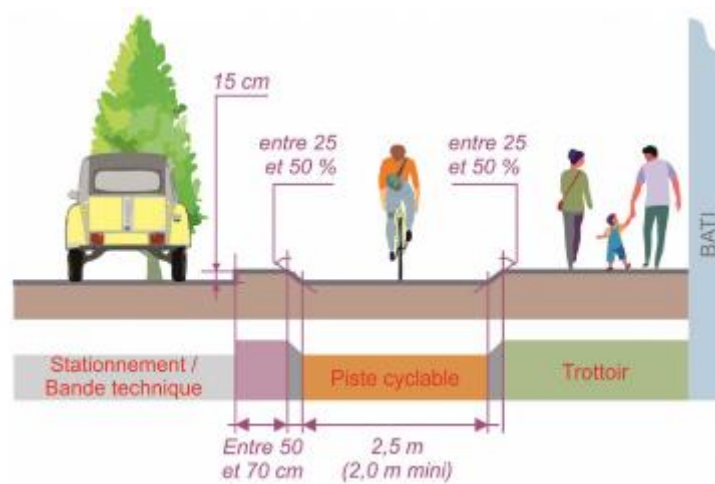


Figure 3 : Profil du CEREMA que le Département souhaite déployer sur l'aménagement

Ainsi, au-delà d'une coloration différente des aménagements, l'insertion de la piste cyclable dans un léger décaissement de 4-5 cm par rapport au cheminement piéton favorisera la perception de cette dernière et notamment pour les personnes ayant une déficience visuelle. La mise en place de bordures chanfreinées permettra en outre de limiter le risque de chute de chacun.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que d'une part la coloration différente de la piste cyclable, mais surtout son décaissement de 4 à 5 cm par rapport au cheminement piéton et de 15 cm par rapport à la bande de stationnement ainsi que d'autre part la mise en place de bordures chanfreinées devraient être à la fois suffisantes pour limiter les conflits d'usage et limiter les risques de chutes.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête :

Est-il prévu une largeur minimale de la piste réservée aux piétons ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réglementation impose une largeur minimale de trottoir de 1,4 mètre libre de tout obstacle afin de garantir le principe d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite.

Dans le cadre du présent projet, le Département propose des trottoirs de 2 mètres de largeur minimum.

Cela impose qu'une réflexion devra être engagée sur les terrasses, qui contraignent déjà aujourd'hui les cheminements piétons. Les futures études devront ainsi évaluer les adaptations possibles pour le projet, afin de concilier la vie de quartier pour laquelle les terrasses ont un rôle majeur et la qualité des cheminements piétons attendue.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que le fait de porter les cheminements piétons à 2m de large devrait nettement améliorer la cohabitation et le croisement ou dépassement des piétons notamment avec les PMR.

Il conviendra effectivement d'étudier, comme le mentionne le maître d'ouvrage, de quelle manière il sera possible de conserver un cheminement piéton suffisamment large et de maintenir certaines terrasses indispensables à la vie de quartier.

S'AGISSANT DE LA TRAVERSEE DES PIETONS, QUELQUES OBSERVATIONS EN ONT FAIT ETAT. EN CE SENS :

Observation N°7 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« J'attire votre attention sur le fait que les feux piétons devraient déclencher immédiatement le passage au rouge u feu pour les voitures. Cela semble logique, pourtant à Bourg la Reine, en centre-ville, ce n'est pas le cas. Le bouton piéton est purement et simplement un placebo. C'est d'autant plus navrant et criant au niveau du feu en face de la poste, qui se déclenche qu'après

plusieurs minutes, si bien que l'on a plus vite fait de traverser à ses risques entre deux flots de voitures »

Observation N°11 de Mme MERAND sur le registre dématérialisé :

« Les passages piétons extérieurs au niveau de la vache noire constituent un risque pour les piétons, en particulier les enfants qui se rendent dans les établissements scolaires aux heures de pointes. En effet, sur certaines configurations, la signalisation des feux verts voitures est activée en même temps que le passage piéton. La traversée nécessite une vigilance particulière qui n'est pas toujours suivie lors de la traversée. De plus le temps de traversée piéton est très court et permet à peine le temps de la traversée »

Observation N°47 de M. SCHALLMOSER sur le registre dématérialisé :

« Notamment il faut prévoir des phases vertes dédiées aux piétons, c.à.d. quand le feu est vert pour les piétons, aucune voie motorisée à feu vert en même temps »

Observation N°76 de Mme RAVINEAU sur le registre dématérialisé :

« Les passages piétons en 2 temps ne sont pas respectés. Les piétons prennent des risques inconsidérés et viennent perturber inutilement le flux de circulation »

Observation N°82 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« Afin d'éviter les trop nombreux rouges, dans les zones apaisées, merci de mettre les ralentisseurs AVANT les passages piétons. En effet, lorsque le ralentisseur est le passage en lui-même, les voitures ne ralentissent qu'au dernier moment, et les piétons ne sont pas en confiance pour traverser ».

Observation 104 de Mme DAVID sur le registre dématérialisé :

« Je suis inquiète quant à la sécurité des piétons lors de la traversée de la RD920. Aujourd'hui les piétons sont censés être protégés par le respect des feux. Je me demande comment la sécurité des piétons sera assurée tout en cohabitant avec les cyclistes et usagers de trottinettes sur le trottoir même si chacun a son espace matérialisé. Qu'est-il prévu pour ralentir les cyclistes et autres aux abords des passages piétons ? »

Observation N°115 de M. TOURIGNY sur le registre dématérialisé :

« - Passages piétons avec feux de signalisation réguliers (tous les 100m) »

Observation N°247 de M. GERALD sur le registre dématérialisé :

« Création et augmentation de voie de traversées piétonnes sur toute la longueur de ce trajet (Bourg-la-Reine et Paris) »

Observation N°281 de M. MIDOUX sur le registre dématérialisé :

« De nombreuses traversées sécurisées pour les piétons »

Observation N°344 de M. PHAM sur le registre dématérialisé :

« Il apparaît clairement que l'aménagement a été conçu pour la voiture et que les autres modes de transports sont traités comme secondaires :

Des traversées piétonnes trop espacées (souvent plus de 100m) »

Observation N°7 de M. LOOTEM sur le registre de la commune de Montrouge :

« Il faudrait mettre en place des feux rouges intelligents en fonction ou non de l'arrivée de piétons »

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme il a été évoqué précédemment, le Département déclinera sur cette voie son dispositif SITER, qui est l'outil qui lui permet d'assurer une gestion dynamique des carrefours à feux. Ce choix répond à la double exigence de sécurité des traversées piétonnes et d'optimisation du trafic sur cet axe.

À ce stade, il est prévu d'installer des boutons « appel piéton » afin de favoriser le cycle de traversée piétonne par rapport à celui dédié aux circulations automobiles au niveau des traversées isolées.

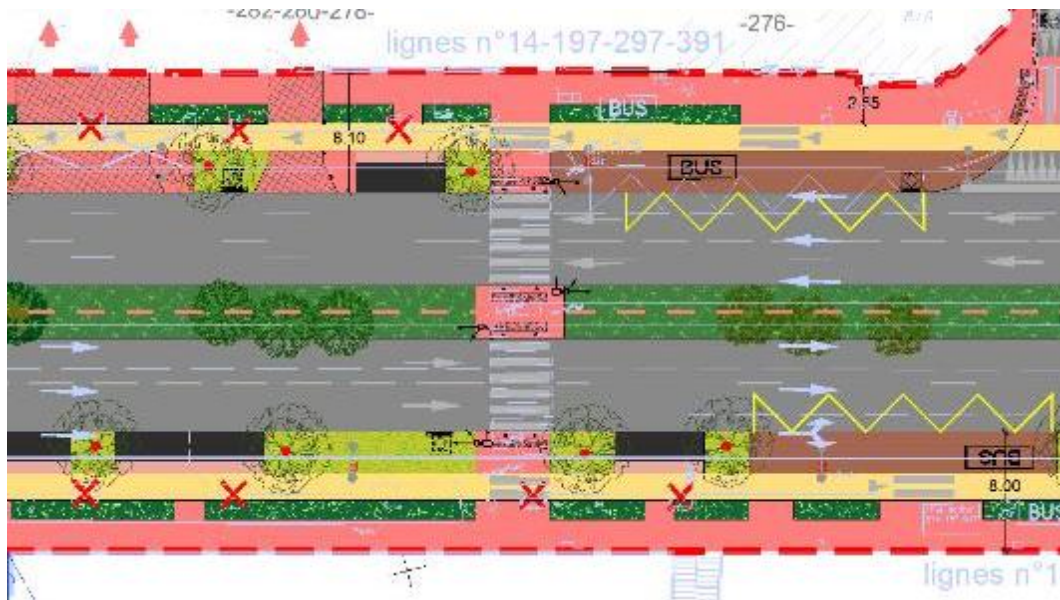


Figure 4 : carrefour à feux envisagé sur la traversée piétonne isolée entre la rue des Bas Longchamp et l'impasse du Port Royal à Bagneux

La programmation des cycles de feu avec SITER doit donc remplir ce double objectif d'optimiser le trafic sur cet axe et de permettre de sécuriser les traversées piétonnes sur des temps qui soient confortables pour les personnes les plus vulnérables.

Il existe trois grands dispositifs d'aménagements de voirie sur chaussée destinés à contraindre les vitesses pratiquées :

- le ralentisseur de type dos d'âne ou trapézoïdal ;
- le plateau ;
- le coussin.

Le premier dispositif fait l'objet d'une norme d'application obligatoire. Les ralentisseurs de type dos d'âne présentent une hauteur de 10 cm en leur milieu et une longueur de 4 mètres, tandis que les ralentisseurs de type trapézoïdal sont constitués d'un plateau de 10 cm de hauteur et de 2,50 à 4 mètres de longueur, encadré par deux rampants de 1 mètre à 1,40 mètre de longueur. Ils sont l'un et l'autre interdits sur les voies classées à grande circulation, et de façon plus générale sur les voies supportant plus de 3.000 véhicules par jour.

Le deuxième dispositif est moins contraignant que le précédent, et il est utilisable quel que soit le trafic. Il n'a pas nécessairement pour seule vocation la réduction des vitesses et peut participer à la valorisation de l'espace public. Il est recommandé que sa hauteur ne dépasse pas 15 cm, et que sa longueur hors rampes d'accès soit de 8 mètres minimum, voire 10 en présence de passage de bus standards, et 12 en présence de passage de bus articulés. La longueur maximum n'est pas définie, mais une trentaine de mètres semble constituer la limite, afin d'éviter la reprise de vitesse. C'est ce dispositif que le Département pourrait envisager devant la gare RER de Bagneux.

Les coussins sont quant à eux des dispositifs qui ne recouvrent qu'une partie de la chaussée. Leur largeur au sol est comprise entre 1,75 et 1,90 mètre, leur hauteur comprise entre 6 et 7 cm, et leur longueur entre 3 et 4 mètres. Ils permettent la modération de vitesse des véhicules légers, du fait de leur faible empattement qui oblige les conducteurs à rouler sur la partie élevée, soit avec les roues de droite, soit avec les roues de gauche, et ils facilitent le franchissement des bus en réduisant l'inconfort pour les passagers, grâce à l'espacement plus grand entre les roues d'un même essieu.

Leur principal inconvénient réside dans leur perception, moins bonne que celle d'un ralentisseur ou d'un plateau, et dans le danger potentiel qu'ils représentent pour les conducteurs de deux-roues motorisés, qui doivent adapter une trajectoire particulière pouvant conduire à une déstabilisation de leur véhicule si cette trajectoire n'est pas anticipée suffisamment à temps. C'est pourquoi leur implantation n'est pas recommandée s'il existe un trafic significatif de deux-roues motorisés. S'agissant de la RD 920, leur éventuelle utilisation devra donc être étudiée avec minutie.

Il faut noter toutefois que ces trois dispositifs sont générateurs de nuisances sonores pour les riverains.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère qu'il conviendra que le maître d'ouvrage détermine avec soin les emplacements qui seront retenus pour la mise en place de ralentisseurs de type plateau ou de type coussin de manière à ralentir les véhicules entre chaque feu surtout si ces derniers sont coordonnés incitant les automobilistes à accélérer pour passer au feu suivant lorsqu'il est encore vert.

Question complémentaire de la commission d'enquête :

Comment le maître d'ouvrage entend-il sécuriser la traversée de la RD920 par les piétons,

Réponse du maître d'ouvrage :

La stratégie du Département en vue de sécuriser les traversées piétonnes est de plusieurs ordres. En premier lieu, la réduction du nombre de voies par rapport à la configuration actuelle va permettre de limiter les temps de traversées et ainsi limiter le temps d'exposition des piétons. Dans cette perspective, il n'est pas prévu de traversée en 2 temps sur l'ensemble du parcours. Pour la grande majorité des piétons, la traversée de la RD920 pourra s'effectuer sur 1 cycle « vert piéton » sur la base d'une marche normale. Les îlots refuges, de 2 mètres de large minimum, permettent également de renforcer la sécurisation des personnes pouvant se déplacer plus lentement et qui aurait besoin de traverser sur 2 cycles « vert piéton ».

Par ailleurs, la gestion de l'allure des flux par le système SITER ainsi que le parti pris d'aménager un terre-plein central planté, permettront d'apaiser les vitesses et ainsi de renforcer la sécurité routière autour de ces traversées. La covisibilité entre mobilités actives et circulations motorisées sera d'ailleurs au cœur des études de conception afin que le mobilier urbain, le stationnement ou encore les plantations ne viennent pas remettre en cause cet objectif primordial.

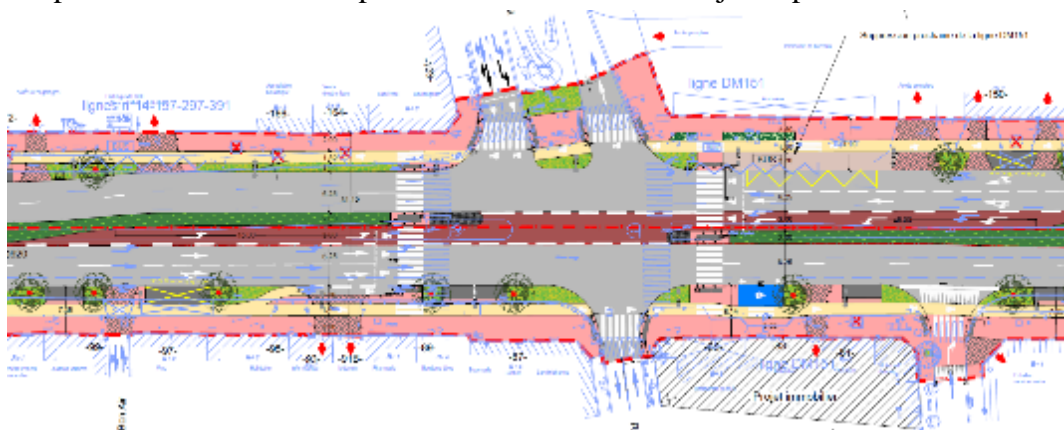


Figure 5 : Carrefour avec l'avenue Albert Petit à Bagneux

L'autre apport du projet par rapport à cette problématique est la création de voies de « tourne à gauche » afin de faciliter les mouvements tournants des véhicules en séparant les flux. Par conséquent, le fonctionnement du carrefour est plus lisible y compris pour les piétons et pour les cyclistes, participant ainsi à la sécurité des traversées.

Par ailleurs, le projet envisage de créer de nouvelles traversées piétonnes au niveau des rues Estienne d'Orves et Louis Rolland à Montrouge. Dans cette continuité, il a été évoqué la problématique accidentogène lors des réunions publiques au niveau du carrefour de la rue des Bas Longchamps. La suppression des contre-allées au niveau de la rue Villa des Longchamps

permettant les demi-tours sur la RD920 a particulièrement été soulignée lors des réunions publiques. Pour répondre à cette problématique de coupure urbaine engendrée par le terre-plein central planté, le Département souhaite d'ores et déjà créer un carrefour supplémentaire et ainsi favoriser les itinéraires vers la RD920 dans le sens Paris pour les personnes venant notamment de la cité Lincoln.

S'agissant du carrefour de la vache Noire, les 2 traversées piétonnes de la RD920 s'en retrouveront renforcées. L'élargissement des trottoirs et la réduction du nombre de voies viendront renforcer la sécurité notamment des enfants aux heures de pointe du matin et du soir.

Les réunions publiques ont bien révélé que le Département devait reprendre sa réflexion autour de la gare de RER B mais aussi sur la zone de liaison entre les 2 gares de la future ligne 15 (Gare Lucie Aubrac et la gare Arcueil Cachan). En effet, le dimensionnement des traversées piétonnes devra être en adéquation avec les flux que l'on constate déjà à ce jour.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime qu'en effet, la réduction de la circulation en 2 voies dans chaque sens devrait réduire le temps de la traversée piétonne de ces voies et permettre si ce temps donné est suffisant (temps qu'il conviendra d'adapter aux flux piétons estimés) de traverser la RD920 d'une seule traite.

Dans cette optique elle apprécie la suppression des contre-allées au niveau de la rue Villa des Longchamps ainsi que la création du carrefour supplémentaire évoqué dans la réponse du maître d'ouvrage.

4.3.2.1. Sous-thème : L'accessibilité des PMR et des déficients visuels, les terrasses, le mobilier urbain

L'ACCESSIBILITE DES PMR ET DES DEFICIENTS VISUELS :

Observation N°264 de Mme THOMAS sur le registre dématérialisé :

« Passages piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite, poussette, porteur d'un handicap notamment visuel (bande de guidage pour traverser).

- Equiper au niveau des passages piétons de feux sonores pour les malvoyants »

Observation N°321 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Je souhaiterais que les zones en trottoir soient suffisamment larges et comportant un revêtement approprié pour que les personnes à mobilité réduite puissent évoluer sans difficulté en même temps que les autres piétons ».

Observation N°9 du Conseil de quartier de Cachan sur le registre de la commune de Cachan :

« Piétons, poussettes et personnes à mobilité réduite.

Il s'agit de mettre à leur disposition des cheminements cohérents et sécurisés, au revêtement différencié non pavé. Les avancées de terrasses des cafés bars restaurants, et autres mobiliers urbains doivent laisser libre une largeur de 1,40 m minimum pour un cheminement piéton digne d'un boulevard urbain : 2,50 m devraient être la norme) »

Observation N°8 d'une personne déficiente visuelle sur le registre de la commune de Montrouge :

« Est-ce que les aménagements de sécurité pour les personnes déficientes visuelles sont prévues, notamment :

- Les bandes d'éveil ;
- Les feux sonores (activés par la télécommande) ;
- Les bandes de guidage permettant aux déficients visuels de traverser la rue sans dévier ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Les trottoirs sur les pourtours de la RD920 vont devoir concilier les cheminements piétons et les pistes cyclables. Pour ce faire, le Département déclinera le profil du CEREMA afin de marquer la

différenciation de ces espaces. Dans la continuité, les couleurs appliquées seront différentes entre les trottoirs et les pistes cyclables afin d'optimiser cette perception mutuelle. Au stade des études préliminaires, les trottoirs sont envisagés en enrobés rouges tandis que la piste cyclable serait conçue sur des tons plus clairs. Le choix des couleurs sera réinterrogé lors des futures études de conception avec les communes qui ont en charge la gestion des trottoirs en agglomération.

Les revêtements pour les mobilités actives sont en effet prévus avec des bétons bitumineux (enrobés) et les pavés ne sont pas envisagés.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère qu'en effet les couleurs différentes (qu'il conviendra de préciser en liaison avec les communes traversées) appliquées entre les trottoirs et les pistes cyclables devraient contribuer à optimiser la perception visuelle de ces cheminements piétons et pistes cyclables.

De même elle apprécie le choix fait de prévoir pour les mobilités actives des enrobés de bétons bitumineux et de ne pas recourir à des pavés souvent générateurs de chutes.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête :

Quelles dispositions seront prises pour améliorer l'accessibilité des PMR ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Les normes d'accessibilités PMR seront bien entendu mises en œuvre pour ce projet de requalification. Les trottoirs d'une largeur minimale de 2 mètres sont les meilleurs témoins de cette prise en compte.

Le nivellement du projet permettra également de se conformer aux normes d'accessibilité :

- En garantissant les pentes en travers à 2% maximum ;
- En créant des paliers de repos avec éventuellement des garde-corps si l'accessibilité à certains équipements le nécessitait ;
- En traitant de façon adéquate des ressauts ;
- En abaissant les trottoirs au droit des traversées piétonnes avec les pentes requises. Ces dernières seront accompagnées de bandes d'éveil à la vigilance ainsi que de potelets.

Enfin une réflexion sur le mobilier urbain et la signalisation sera engagée au cours des études de conception afin d'optimiser l'accessibilité PMR. Pour ce faire, le Département propose de soumettre ses études à deux associations qui pourraient accompagner et enrichir le projet sur cet aspect.

Par ailleurs, pour traiter correctement le sujet, le projet ne pourra pas faire l'impasse sur le traitement des terrasses et du maintien potentiel des platanes existants. L'exiguïté des fosses d'arbres sur certaines zones explique bien souvent la présence de racines de surface qui aujourd'hui rendent inaccessibles les trottoirs de ce boulevard.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les mesures envisagées pour le traitement des trottoirs et notamment la réalisation systématique de bandes d'éveil sont de nature à faciliter en toute sécurité le déplacement des personnes déficientes visuelles.

Elle apprécie, par ailleurs, le fait que le maitre d'ouvrage envisage de consulter deux associations de PMR sur les aménagements envisagés.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête :

Le maitre d'ouvrage entend-il équiper toutes les traversées piétonnes de la RD 920 de bandes d'éveil et de feux sonores adaptés aux déficients visuels ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le Département confirme que l'ensemble des traversées piétonnes disposeront de bandes d'éveils à la vigilance et de dispositifs sonores sur les feux tricolores. Dans le cadre de la politique d'accessibilité, le département mettra en place pour l'ensemble des traversées piétonnes, des feux tricolores munis d'un dispositif sonore pour permettre le franchissement de la RD920 en toute sécurité pour les personnes déficientes visuelles. Les feux sonores seront alors déclenchés au moyen d'une télécommande universelle qui est délivrée par le Centre Communal d'Actions Sociales des communes. Par ailleurs, le déclenchement de ce type de feux peut également se faire un moyen d'un smartphone.

En outre, le Département souhaite effectivement intégrer des bandes de guidage au niveau des traversées. Toutefois, l'état de l'art en la matière est encore peu avancé, et la bonne tenue au trafic de tels dispositifs n'est pas assurée. Le Département vient de réaliser une expérimentation sur la RD 920 sud (photo ci-contre) mais celle-ci est en cours d'évaluation. Le travail avec les associations, tel qu'évoqué plus haut, pourrait nous permettre de valider ou pas cette innovation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie que le maitre d'ouvrage envisage d'équiper l'ensemble des traversées piétonnes de bandes d'éveils à la vigilance et de dispositifs sonores sur les feux tricolores déclenchés au moyen d'une télécommande pour les personnes déficientes visuelles

Elle note par ailleurs que le maitre d'ouvrage envisage de distribuer cette télécommande aux personnes qui le demanderont.

LES TERRASSES :

Observation N°316 de M. GIRIN sur le registre dématérialisé :

« Ce projet pourrait être une fantastique occasion de redonner une vie locale à cette avenue grâce à des trottoirs larges (présents au début du XXème siècle) et des terrasses, et d'innover en matière d'aménagements cyclables »

Observation N°323 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

Les trottoirs sont par endroits trop étroits ...sans compter les terrasses et autres dispositifs éphémères qui sont appréciés tant par les habitants que par les personnes qui travaillent dans les quartiers riverains

Observation N°3 d'un anonyme sur le registre de la commune de Cachan :

La terrasse ouverte du restaurant au niveau d'un repère 153 empiète aujourd'hui sur le trottoir existant (impossible de se croiser) le futur trottoir sera-t-il plus large ? Ou la terrasse supprimée ?

Observation N°5 d'un anonyme sur le registre de la commune de Cachan :

« Sécuriser les espaces réservés aux piétons (trottoirs, placettes, sortie de RER, suppression des terrasses de cafés ».

Observation N°2 du magasin scooter avenue au 64 avenue A. Briand sur le registre de la commune de Montrouge :

« Vendeur et réparateur scooter et vélo, nous voudrions avoir un emplacement devant pour que nos clients puissent stationner leurs vélos et scooters afin de ne pas gêner les piétons et cyclistes le temps que nous les réceptionnons »

Observation N°6 d'un anonyme sur le registre de la commune de Montrouge :

« Etant commerçant sur la ville de Montrouge, la boutique FLY CAR (location de véhicules) au 68 avenue Aristide Briand, je m'inquiète à savoir comment pouvoir stationner mes véhicules pendant et après les travaux. Possédant un large trottoir devant notre boutique, nous souhaitons avoir des places de stationnement devant notre boutique ou bien une chaussée pour établir nos départs et retour de location »

Observation N°10 de Mme CONTENT pour la Banque Populaire Rives de Paris sur le registre papier de Montrouge :

« *Quel sera l'impact pour les transporteurs de fonds ? Y aura-t-il des aménagements provisoires pendant les travaux ?*

-Pouvons-nous être informés de la date des travaux pour voir les contraintes ?

-Les autorisations actuelles de stationnement des TDF accordées seront-elles conservées et marquées ?»

Réponse du maître d'ouvrage :

De manière générale, le principe de stationnement n'est pas figé à ce stade. Des places de livraison supplémentaires peuvent encore être envisagées. Par contre, au-delà des places de stationnement prévues, le Département ne peut octroyer à chacun des professionnels de la RD920, des emplacements sur le domaine public afin de faciliter leur activité. L'ambition portée par le projet de pacifier les déplacements ne peut s'affranchir d'une remise en cause des usages qui sont parfois constatés concernant l'occupation du domaine public, qu'elle soit autorisée ou non.

Appréciations de la commission d'enquête :

Si la commission d'enquête est bien consciente que le maître d'ouvrage ne peut octroyer à chacun des professionnels de la RD920 des emplacements sur le domaine public afin de faciliter leur activité, il conviendra cependant qu'il porte une attention particulière au positionnement des banques situées le long de la RD920 pour aménager au plus près de celles-ci un emplacement de stationnement permettant aux camions de transport de fonds de les desservir dans les meilleures conditions de sécurité.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête :

Comment le maître d'ouvrage entend-il maintenir les terrasses occupées par les restaurants ou les commerçants pendant les travaux et une fois les travaux réalisés ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur l'ensemble du linéaire du projet, un peu plus d'une vingtaine de terrasses est recensée contraignant parfois les cheminements piétons. En première approche, le maintien d'une petite dizaine de terrasses pourrait être interrogé afin de garantir le confort attendu pour les différents cheminements. Le Département est tout à fait conscient du rôle de ces dernières dans la vie de quartier. Ce sujet sera évidemment traité avec la future équipe de maîtrise d'œuvre afin d'avoir l'approche la plus parcimonieuse possible sur la suppression ou le maintien à opérer.

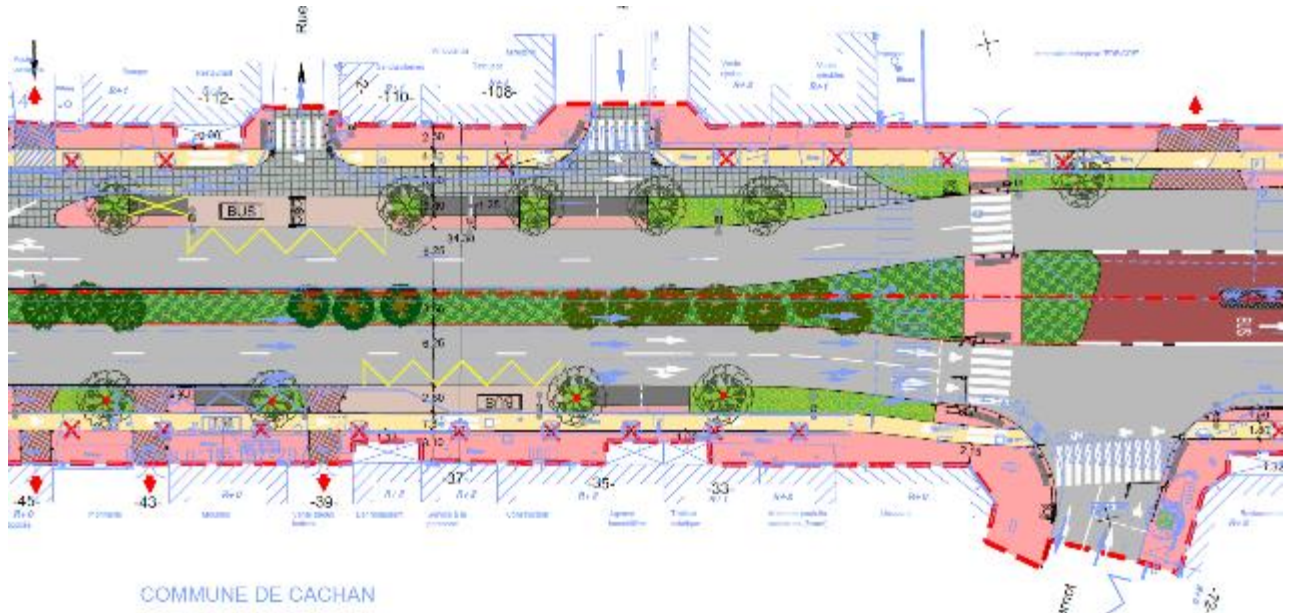


Figure 6 : Exemple de zones contraintes par les terrasses aux abords de la rue Carnot à Cachan

Cette approche sera commandée par la nécessité d'aménager des espaces qualitatifs pour les mobilités actives tout en garantissant le parti paysager porté par le projet de requalification.

Par contre, pendant la phase travaux et même pendant la phase des travaux préparatoires liés aux concessionnaires, les terrasses devront être désinstallées pour permettre les interventions nécessaires. La largeur complète de la RD920 sera en effet mobilisée par l'ensemble des travaux. Cela permettra en effet de garantir la cohérence des fuseaux de pose alloués aux concessionnaires. Par ailleurs, les travaux d'aménagement doivent pouvoir s'effectuer de façade à façade de manière à limiter les effets de dents creuses au regard des structures de trottoirs à mettre en place.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la réalisation de cheminements piétons sécurisés et élargis à 2 m ne permettra pas le maintien de toutes les terrasses existantes. Des choix devront donc être opérés sur le maintien ou non de certaines terrasses garantissant le meilleur confort possible de ces cheminements piétons.

Ce choix devra être opéré en liaison étroite avec les communes traversées conciliant le maintien des terrasses considérées comme indispensables et la nécessité du maintien d'un cheminement piéton suffisamment large et tout aussi indispensable.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête :

Comment le maître d'ouvrage entend-il maintenir l'accès des camions transporteurs de fonds au plus près des établissements bancaires, pendant les travaux et une fois les travaux réalisés ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Des places de stationnement avec la signalisation adaptée pour les transporteurs de fonds, sont en effet prévues par le Département à proximité des établissements bancaires. Les autorisations actuelles ne sont pas remises en cause par le projet. Les places seront maintenues à terme et des solutions seront étudiées pendant les phases travaux afin de maintenir ces aménagements au plus près des établissements bancaires de la RD920.

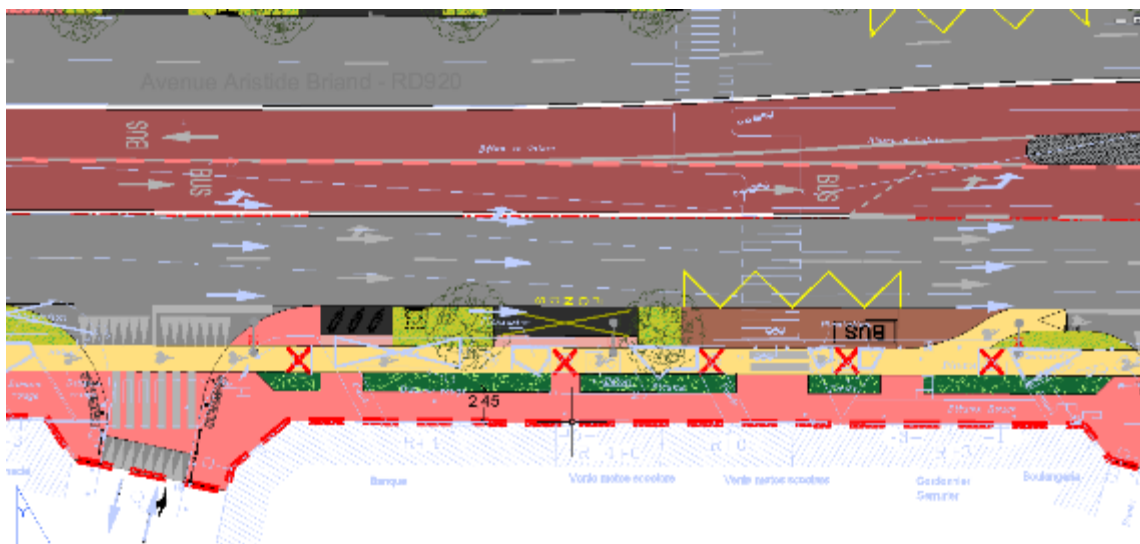


Figure 7 : Exemple de place dédiée aux transporteurs de fonds prévue au niveau de la rue de la Grange Ory à Cachan

Appréciations de la commission d'enquête :

S'agissant des places de stationnement qui seraient réservées pour les transporteurs de fonds, la commission d'enquête prend note des dispositions qui seront prises à cet égard et qui sont de nature à rassurer la représentante des banques qui avait exprimé ses préoccupations à ce sujet.

Le mobilier urbain :

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Création massive d'arbres, bancs et fontaines »

Observation N°18 de M. FAGEON sur le registre dématérialisé :

« Est ce qu'il est aussi prévu des bancs, des brumisateurs, Pour continuer à favoriser la marche le long de cette avenue, il pourrait être envisagé des photographies, des signalétiques d'arbres, des fontaines, des zones "zen" anti bruit, des toilettes publiques avec récupération de l'urine comme cela commence à se faire ».

Observation N°35 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Y-t-il des aires de repos pour les piétons, avec régulièrement des bancs facilement accessibles, ce qui dans une France vieillissante est un besoin prioritaire pour rendre la marche plus accessible ».

Observation N°71 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les contre-allées peuvent dans de nombreux cas être supprimées et l'espace rendu à la population pour divers usages, par exemple, des places extérieures pour les restaurants, bars et cafés, des bancs, des marchés, des aires de jeux ».

Observation N°70 de M. DELBOS sur le registre dématérialisé :

« ... donner une digne place aux piétons : il ne doit y avoir aucun pincement de ces derniers en-dessous de 2m50, tenant compte du mobilier urbain »

Observation N°321 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Actuellement l'étroitesse de certains trottoirs, le sol inégal au revêtement composite et dégradé faisant place à de nids de poules particulièrement inconfortable les jours de pluie, le partage avec toutes sortes de véhicules malgré la présence de mobilier urbain ».

Observation N°323 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les trottoirs sont par endroits trop étroits pour y permettre la pose de mobilier urbain (signalisation, information, bancs...) »

Observation N°5 d'un anonyme sur le registre papier de Montrouge :

« Prévoir des poubelles petites capacités et des bancs »

Observation N°9 du Conseil de quartier de Cachan sur le registre papier de Cachan :

Les avancées de terrasses des cafés bars restaurants, et autres mobiliers urbains doivent laisser libre une largeur de 1,40 m minimum pour un cheminement piéton digne d'un boulevard urbain (2,50 m devraient être la norme)

Réponse du maitre d'ouvrage :

Effectivement, du mobilier urbain sera mis en place sur l'aménagement afin de permettre aux usagers de se réappropriier l'espace public et de pouvoir y flâner. La mise en place de bancs, de poubelles, le mobilier afin de ranger les vélos permettront de tendre vers l'objectif souhaité.

Les capacités des poubelles seront quant à elles évaluées avec les communes et les 2 Établissements Publics Territoriaux à savoir Vallée Sud Grand Paris et Grand Orly Seine Bièvre. En fonction des zones (gare, parc, commerces, école), les capacités des poubelles seront adaptées aux fréquences des ramassages.

Le type et les emplacements des futurs mobiliers urbains seront étudiés en concertation avec les communes. Le Département souhaite dans la mesure du possible trouver un consensus avec les 5 communes traversées afin trouver un type de mobilier qui puisse être utilisé sur l'ensemble du périmètre. Le Département souhaite autant que possible d'éviter les écueils qui lui ont parfois valu de faire des mélanges de mobiliers et de coloris qui ne sont pas toujours compris par les citoyens.

Le positionnement du mobilier urbain devra répondre à la double exigence commandée par l'accessibilité PMR des trottoirs ainsi que la défense incendie des bâtiments

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère qu'en effet il conviendra de trouver un type de mobilier urbain commun sur l'ensemble des 3,7 km de la requalification de cette RD920 afin qu'il s'intègre harmonieusement dans l'aménagement envisagé.

La mise en place des emplacements retenus pour l'installation, tant du mobilier urbain et des anneaux de stationnements des vélos que de celui des containers à déchets, devra être déterminée en liaison avec les communes traversées et les 2 EPT concernés

Question complémentaire de la commission d'enquête :

Qui a la responsabilité de la mise en place et de l'entretien du mobilier urbain ? Les départements ou les communes traversées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La prise en charge financière et la mise en place du mobilier urbain seront assurées par le Département dans le cadre des futurs appels d'offres de travaux. L'entretien et la gestion du mobilier urbains sont, selon le cas, de la compétence des villes ou des 2 Établissements Publics Territoriaux lorsque la compétence voirie leur a été transférée, à savoir Vallée Sud Grand Paris et Grand Orly Seine Bièvre.

Appréciations de la commission d'enquête :

Il semble donc qu'à terme et lorsque les communes traversées auront abandonné leur compétence voirie, ce seront les 2 EPT de la Vallée Sud Grand Paris et du Grand Orly Seine Bièvre qui auront la compétence de la mise en place de l'entretien et de la gestion du mobilier urbain.

4.3.2.2. Sous-thème : Les passages souterrains

Observation N°11 de M. MERAND sur le registre dématérialisé :

« Les passages souterrains sont régulièrement dégradés et insalubres ce qui dissuade les piétons de l'utiliser ».

Observation N°67 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il est question de supprimer les rares passages souterrains sur ce tronçon Serait-il possible d'installer des passerelles (Exemples : Canal St Martin ou TVM -Trans Val de Marne). Pour gagner de la place les escaliers d'accès seront dans le sens de la circulation. »

Observation N°75 de Mme GRILLIER sur le registre dématérialisé :

« Passage piétons-Avec la suppression, bien dommage, des souterrains très sécurisants, pour les enfants et les personnes âgées entre autres, merci de prévoir un temps de traversée de la RD920, suffisamment long... »

Observation N°194 de M. BAILLY sur le registre dématérialisé :

« Dans le cadre du projet, il est prévu la suppression du passage souterrain donnant directement accès aux écoles Aristide Briand à Montrouge (maternelle et primaire).

La sécurité de nos enfants doit primer. Plusieurs solutions peuvent, il me semble, être envisagées :

- maintien du passage souterrain ».

Observation N°276 de Mme MOUILLE-RICHARD sur le registre dématérialisé :

« Pour les piétons : les passages souterrains sont certes lugubres mais ils sont très empruntés. Aucune alternative n'est proposée (allongement du temps pour le passage des piétons, passerelle...) ».

Observation N°298 de M. PASTEAU sur le registre dématérialisé :

« Le comblement annoncé des passages souterrains ne correspond pas à une demande des habitants. Le maintien des souterrains devrait être envisagé ».

Observation N°299 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« *Maintien et développement des traversées de la RD920 par des souterrains "piétons". Il existe actuellement 2 souterrains de traversée pour les piétons au niveau du dernier tronçon de la RD 920 (MONTRouGE). De chaque côté il y a une double descente : - escalier, avec main courante - rampe, avec main courante : les piétons avec poussettes ou chariots à commission peuvent donc descendre et remonter. Ces souterrains sont fréquemment entretenus et sont très utilisés car des équipements sont situés de part et d'autre de la RD 920 : - d'un côté : moyenne surface commerciale (AUCHAN), commerces et accès au centre de Montrouge - de l'autre côté : Parc, école, centre pour les enfants, maison de retraite ARPAVI, Maison des associations, foyer hébergeant des personnes handicapées, gymnase. Ces souterrains apportent une grande sécurité pour la traversée, en particulier avec des enfants ou pour les personnes à mobilité réduite (pour les personnes en fauteuil roulant, ces souterrains nécessitent une aide, du fait de la pente de la rampe et des ressauts, malgré leur hauteur limitée) Un autre souterrain existe à hauteur du RER BAGNEUX, mais celui-là n'est équipé que d'escaliers. Il est cependant très utilisé car la station dessert les 2 communes de CACHAN et de BAGNEUX. Manifestement les voies latérales, dans le projet, empiètent sur l'emprise de ces souterrains et le projet les supprime en les remplaçant par des passages - piétons (avec ilot central ? avec feux tricolores ?) sur la chaussée. Dans plusieurs cas il faut traverser la piste cyclable avant d'atteindre la traversée proprement dite. Un cas "exemplaire" est le carrefour avenue Gabriel Péri / RD 920 / rue Barbès : dans cette configuration, dans le sens banlieue --> Paris, la piste cyclable tourne à droite et "grille" le feu tricolore (ou pour le dire plus nettement : il est évident que les cyclistes grilleront le feu pour tourner à droite, avec un grand risque d'accident avec les piétons). Pour conclure : - le maintien des souterrains paraît indispensable pour conserver le niveau de sécurité actuel. - La création d'une rampe d'accès, pour celui du RER BAGNEUX et la création de nouveaux souterrains "piétons" améliorerait la qualité du projet ».*

Observation N°313 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

Par ailleurs dans une logique d'urbanisation de l'espace, les points de traversées principaux devraient être traités en privilégiant le confort d'usage des piétons tout en assurant leur sécurité. C'est par exemple assurer à la fois de vastes passages cloutés sécurisés doublés de passages souterrains larges et ouverts pour que l'usage de ces lieux de passage, de croisement, permettant de relier les communes riveraines, soit d'abord piéton et que la place des voitures soit réduite au strict nécessaire et bien délimité.

Réponse du maître d'ouvrage :

En effet, le Département propose à ce stade de supprimer les 2 passages souterrains situés entre la rue Estienne d'Orves et la rue Louis Rolland et entre la place Jules Ferry et l'avenue Léon Gambetta à Montrouge. Le Département prévoit notamment de créer 2 carrefours supplémentaires au niveau de la Rue Louis Rolland et de la rue Estienne d'Orves.

Le Département souhaite avec ces créations de carrefours atténuer l'effet de coupure urbaine généré par la RD920 sur cette zone. En outre, il est constaté à ce jour que des traversées risquées de la RD920 sont pratiquées pour des motivations qui ne sont pas toujours établies. Cependant, comme il a été expliqué pendant les réunions publiques, le Département a également reçu des courriers demandant la suppression de ces passages souterrains, arguant l'insalubrité et l'insécurité qui peut en décourager certains. Face aux doléances exprimées, le Département peut apporter les éléments d'appréciation suivants.

Sur les 2 zones concernées, les trottoirs sont également élargis puisqu'actuellement 2 x 4 voies sont présentes avec la « coronapiste ». À terme, il y aurait 3 voies dans le sens vers Paris et 2 voies dans le sens vers Bourg La Reine.

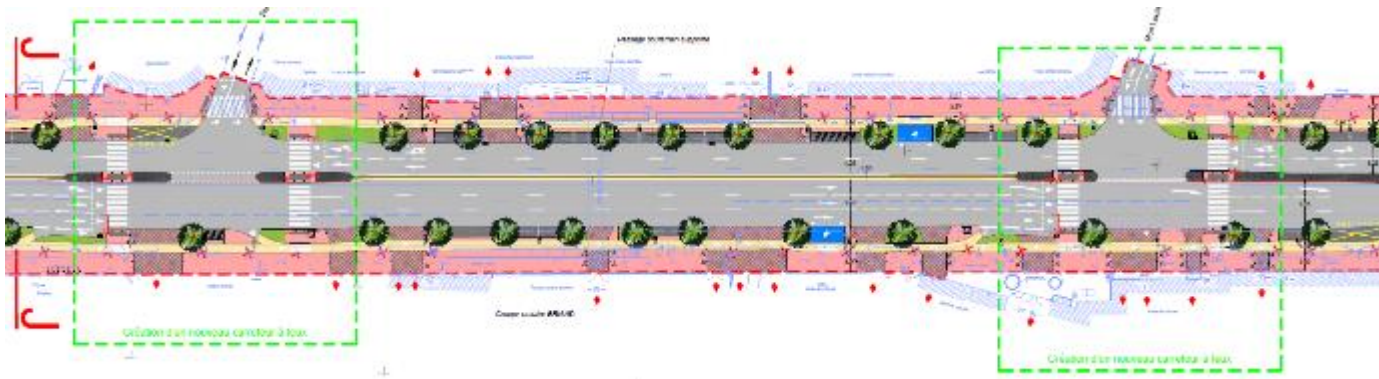


Figure 8 : Extrait de plan sur la zone des 2 carrefours supplémentaires envisagés par le Département sur Montrouge

Avec cette réduction du nombre de voies, la configuration ne sera plus la même et ira donc dans le sens d'une sécurisation accrue pour les traversées piétonnes et ce, malgré la suppression des passages souterrains. Les trottoirs élargis associés aux îlots refuges de 2 mètres vont ainsi permettre de réduire les temps de traversée et donc le temps d'exposition des personnes les plus fragiles notamment.

Enfin avec le dispositif SITER, le Département entend décliner sa stratégie globale de gestion dynamique des carrefours à feux et ceci afin de limiter les conflits d'usage, et notamment de permettre la traversée piétonne sur un cycle de « vert piéton ».

S'agissant de la création d'une passerelle, cette demande paraît complètement illusoire au vu des emprises disponibles (insertion, mise en place d'un ascenseur), et de son intérêt réel dans un espace reconfiguré et apaisé. Le Département ne peut raisonnablement pas donner suite à une telle demande.

Par ailleurs, lors des réunions publiques, il a été souligné la nécessité de mettre en cohérence le positionnement de ces carrefours supplémentaires avec le plan de circulation de la commune de Montrouge. En effet, les rues Estienne d'Orves et Louis Rolland seraient susceptibles de passer en sens unique.

La création d'un carrefour supplémentaire au niveau du carrefour avec l'avenue Léon Gambetta semble plus pertinente, notamment pour favoriser la desserte du square Jean Moulin. Ce point sera traité en concertation avec les services de la ville par la future équipe de maîtrise d'œuvre pour arrêter ce principe d'aménagement.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que :

- D'une part la création de passerelles paraît difficilement envisageable au vu de son intérêt réel et des considérations esthétiques ;
- D'autre part que la traversée piétonne de la RD920 devrait être plus rapide et davantage sécurisée.

Par ailleurs elle considère que la création d'un carrefour supplémentaire au niveau avenue Léon Gambetta/RD920 serait de nature à nettement favoriser la desserte du square Jean Moulin.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête :

Le maintien des passages souterrains est-il compatible avec ce projet de réaménagement de la RD 920 ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maintien des passages souterrains pourrait être envisagé dans le cadre du présent projet, avec néanmoins certaines incidences qui ne seraient pas neutres sur la cohérence du projet.

Concernant le passage souterrain entre la rue Estienne d'Orves et la rue Louis Rolland, le maintien de ce dernier remettrait en cause les places de stationnement prévues au droit de cet ouvrage et

donc les alignements d'arbres envisagés ainsi que la largeur de 2,2 mètres pour la future piste cyclable.

De la même manière, le maintien du passage souterrain entre la place Jules Ferry et l'avenue Léon Gambetta remettrait en cause la bande de stationnement et les alignements d'arbres envisagés afin d'insérer les pistes cyclables sur le standard RER Vélo.

De manière plus globale, la question du maintien des passages souterrains pose la question de l'effet de coupure urbaine contre lequel le projet souhaite lutter. Avec la réduction du nombre de voie et surtout la stratégie de sécurisation des carrefours, le Département estime que sur cette zone, il n'existe pas de spécificités particulières qui pourraient l'empêcher d'atteindre cet objectif.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête estime que sur le maintien ou non de certains des passages souterrains, les communes concernées devraient être de nouveau interrogées et fassent part de leurs souhaits.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête :

Si la réponse à la question précédente est positive, peut-il être envisagé de davantage les sécuriser et de mieux les adapter notamment au PMR ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maintien de ces passages souterrains imposerait au Département une réhabilitation complète des deux ouvrages : reprise de l'éclairage, reprise des gardes corps, reprise ponctuelle du génie civil, reprise du relevage de l'assainissement pluvial...

Les deux passages souterrains disposent actuellement de 2 accès chacun, avec escalier et avec une rampe. Cette dernière n'est pas conforme au regard de l'accessibilité PMR en raison de sa pente et des 7 marches sur les rampants. Pour la remise aux normes PMR de l'ouvrage, il conviendrait d'adoucir les pentes (pente < 5%) de cet accès et de prévoir des paliers de repos. Au regard de l'implantation des ouvrages existants, le reprofilage induit serait en conflit avec le carrefour de l'avenue Léon Gambetta et l'entrée charretière de la résidence « Le Rivoli » située du n°86 au n°94 de l'avenue Aristide Briand. En outre, avec l'extension de l'ouvrage induite, il est fortement probable que des réseaux concessionnaires soient à dévier afin de reniveler cet accès PMR.

En conclusion, la conservation de ces passages souterrains, non souhaitée par le Département, est techniquement envisageable, cependant leur accessibilité PMR semble techniquement très difficile et pourrait alors faire l'objet d'une demande de dérogation auprès de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.

Appréciations de la commission d'enquête :

En fonction des souhaits exprimés par les communes à la question précédente sur le maintien ou non des passages souterrains existants, il conviendra que le maître d'ouvrage étudie les possibilités techniques permettant de conserver les passages souterrains dont le maintien serait demandé en renforçant pour ceux-ci leur accessibilité et leur sécurité (éclairage adapté, caméras de surveillance, etc.)

Il va de soi que les conditions du maintien de ces passages souterrains devront être compatibles avec les travaux envisagés pour la requalification de cette RD920.

4.3.2.3. Sous-thème : le cas particulier de la gare de Bagneux

Observation N°299 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« Un autre souterrain existe à hauteur du RER BAGNEUX, mais celui-là n'est équipé que d'escaliers. Il est cependant très utilisé car la station dessert les 2 communes de CACHAN et de BAGNEUX ».

« La création d'une rampe d'accès, pour celui du RER BAGNEUX et la création de nouveaux souterrains "piétons" améliorerait la qualité du projet. - En aucun cas l'accès à la traversée de la chaussée ne devrait traverser la piste cyclable ».

Observation N°308 de Mme BLONDEL sur le registre dématérialisé :

« Dans les endroits où la piste est traversée par de nombreux piétons, particulièrement devant la station RER Bagneux, on pourrait mettre des croix Saint-André au bord de la piste pour que les piétons traversent la piste au droit du passage piéton ».

Observation N°310 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Page 8, figure 4 : la sortie de la gare RER de Bagneux devrait être revue. Le passage piéton, déporté sur la droite en sortant de la gare, feront que l'arrivée des cyclistes ne sera pas dans le champ de vision des usagers du RER B qui regarderont dans la direction opposée. Ce sera source de conflits comme on peut le constater par exemple entre la gare RER B Cité Universitaire et le tram 3a juste en face »

Observation N°315 de M. DELPECH sur le registre dématérialisé :

« Gare RER Bagneux à Cachan et ses abords : revoir l'aménagement »

Observation N°324 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Aménagement devant la gare RER Bagneux (à revoir) »

Observation N°5 d'un anonyme sur le registre papier de Cachan :

« Aménager les abords du RER Bagneux Pont Royal (passage souterrain insalubre et mal fréquenté) »

Observation N°6 d'un anonyme sur le registre papier de Cachan :

« Le RER Bagneux risque des contournements vers les massifs ou la rue adjacente, le passage clouté étant très éloigné de la sortie ».

Observation N°9 des Conseils de quartier de Cachan sur le registre papier de Cachan :

« Aménagement devant la gare RER Bagneux.

° La cohabitation entre piétons et cyclistes sur le parvis paraît délicate sur le plan proposé ; ce parvis et ses abords doivent faire l'objet d'études complémentaires pour envisager d'autres dispositions.

° Un plateau traversant avec limitation à 30 km/h est indispensable à cet endroit, car les flux de piétons sont très conséquents aux heures de pointe. Le passage souterrain existant n'est pas un lieu sécurisé et peu de personnes l'empruntent. Il doit être conservé en le rendant plus sûr ».

Réponse du maître d'ouvrage :

L'ouvrage souterrain passant sous la RD920 est un passage appartenant à la SNCF. Il n'y a donc pas d'aménagement envisagé par le Département afin de le rendre accessible PMR. Par ailleurs, la mise en place d'une rampe d'accès grèverait (côté rue des Blains) trop l'aménagement de l'espace public qui se veut qualitatif au droit de la gare. De plus, il paraît difficile de rétablir cette rampe d'accès entre le souterrain et le hall des guichets.

En écho avec la réponse formulée précédemment, pour le moment seul un traitement différencié des revêtements de chaussée a été envisagé dans le cadre des études préliminaires. Cependant, les futures études de conception devront proposer des aménagements qui permettent de réduire la vitesse à 30 km/h afin de sécuriser les traversées piétonnes. Le terre-plein central permettra cette sécurisation par les refuges offerts mais aussi grâce au programme de plantation envisagé qui permettra la perception de chacun aux abords de la gare.

Le profil du CEREMA et les couleurs différentes des revêtements de trottoirs évoqués précédemment seront également appliqués sur cette zone afin de limiter le risque d'accidents entre les cyclistes et les piétons. Fort de ce principe, le Département souhaiterait éviter autant que possible la mise en place de mobilier urbain pour éviter ce type de conflit.

En outre, il faut préciser que les traversées piétonnes seront effectivement marquées aux zones en lien avec les traversées piétonnes de la RD920. La gare de RER B de Bagneux figure parmi les

zones sensibles du projet pour lesquelles une signalisation adaptée pour la piste cyclable devra être appliquée afin de réduire la vitesse des cyclistes.

Par contre comme il a été évoqué lors des réunions publiques, il y a probablement lieu de rapprocher la traversée piétonne en face de l'entrée de la gare afin d'accompagner les cheminements qui iront probablement au plus court sur cette zone. Un élargissement du passage piéton envisagé est également incontournable afin de le mettre en adéquation avec les flux constatés en heure de pointe.

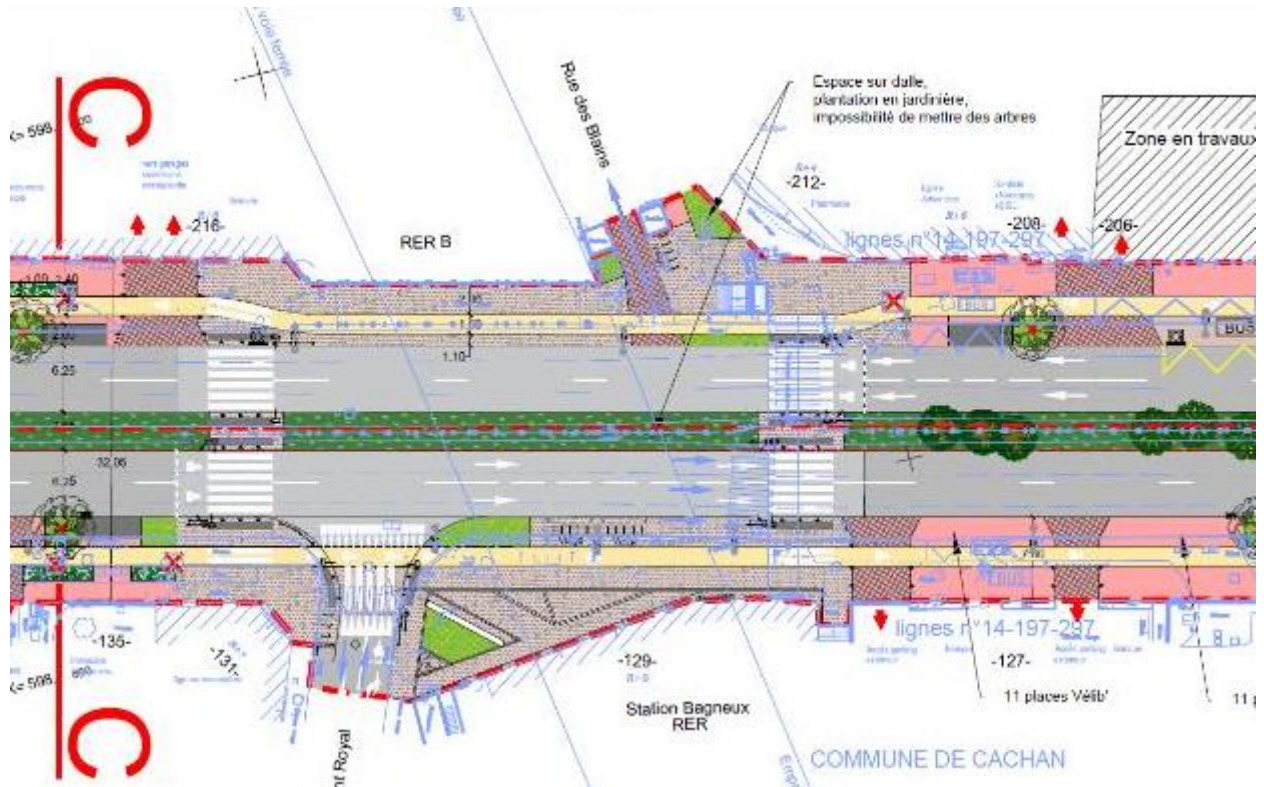


Figure 9 : traversée piétonne envisagée au droit de la gare de RER B de Bagneux

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête souscrit pleinement aux remarques évoquées lors des réunions publiques visant à rapprocher la traversée piétonne en face de l'entrée de la gare afin d'accompagner les cheminements qui iront probablement au plus court sur cette zone et à un élargissement du passage piéton envisagé afin de le mettre en adéquation avec les flux constatés en heure de pointe.

Question complémentaire de la commission d'enquête :

De nombreuses observations font état de la nécessité d'études complémentaires pour aménager les abords de la gare RER de Bagneux pour notamment davantage les sécuriser. Ces études complémentaires ont-elles été réalisées et si oui le maître d'ouvrage peut-il les détailler ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Ces études complémentaires n'ont à ce stade préliminaire pas été menées par le Département. Les plans proposés à l'enquête publique reflètent l'état actuel de l'aménagement envisagé par le maître d'ouvrage. L'aménagement de la zone et le traitement des différentes insertions ont bien été insérés dans le programme de la future équipe de maîtrise d'œuvre. Cet aménagement sera alors entièrement questionné en concertation avec les services des communes de Cachan et de Bagneux et ceci afin d'enrichir le projet sur ces aspects. Comme évoqué plus haut, sous réserve de vérifications techniques, et sous réserve de l'accord du préfet s'agissant d'une route classée à grande circulation, le traitement de cette zone pourrait être complété par un plateau.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que l'aménagement de la zone de la gare de Bagneux et le traitement des différentes insertions ont bien été intégrés dans le programme de la future équipe de maîtrise d'œuvre.

Elle note également que cet aménagement fera l'objet d'une nouvelle concertation avec les services des communes de Cachan et de Bagneux afin d'enrichir le projet sur ces aspects.

4.3.3. Thème N°3 : La sécurisation des carrefours**4.3.3.1. Sous-thème : L'aménagement général**

S'agissant du thème général de la sécurisation des carrefours, les observations peuvent être classées en trois catégories :

- **La plupart évoquent spécifiquement le traitement des pistes cyclables dans les carrefours (en l'associant dans certains cas à celui des trottoirs piétonniers), certaines exprimant une satisfaction au vu des plans projetés, d'autres (la plupart) une inquiétude, notamment parce que les pistes cyclables paraissent insuffisamment marquées au sol dans les intersections. Certaines observations portent aussi sur la place laissée à la circulation des bus dans les carrefours.**
- **Certaines contributions appellent l'attention particulièrement sur certains des carrefours à traiter :**
- **Quelques-unes ont des approches plus générales : creusement de tunnels sous les carrefours ; gestion des feux verts pour bien protéger les piétons ; mise en place de ronds-points ; voir et être vu ; aménagements pour personnes déficientes visuelles.**

Observation N°8 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Serait-il intéressant de faire un tunnel en-dessous de certains carrefours de Bagneux afin de faciliter la circulation et d'éviter les doubles files ou parking dangereux ? »

Observation N°10 de Mme JEGOUX sur le registre dématérialisé :

« Concernant la piste cyclable qui sera créée, j'ai l'impression que le projet prend en compte l'aménagement des intersections car il arrive encore bien souvent que les voitures ne regardent pas en tournant et le dos d'âne aux tournants permet leur ralentissement ».

Observation N°14 de M. HOUERY sur le registre dématérialisé :

« Le carrefour de la RD 920 et de la rue du Port Galand est dangereux car la rue du Port Galand et la rue de Bagneux qui lui fait face ne sont pas rigoureusement en face l'une de l'autre mais légèrement décalées. Ceci conduit les voitures qui se croisent sur le carrefour à se trouver face à face. Ceci est particulièrement dangereux de nuit et par temps de pluie quand une voiture descendant du Port Galand veut tourner à gauche vers Paris ce qui peut ne pas être compris par une voiture arrivant en face ».

Observation N°32 de M. SOUETRE sur le registre dématérialisé :

« Il faut traiter les intersections avec des petites voies communales de dessertes en trottoir traversant. Cela permet d'assurer la priorité piétons/cyclistes sur les véhicules tournant à droite ».

Observation N°33 de M. BRULE sur le registre dématérialisé :

« Proposer une vraie piste cyclable avec jonction aux intersections quand changement de voies (double piste bidirectionnelle ?) »

Observation N°37 de M. DESORMIERE sur le registre dématérialisé :

« Ce projet doit donc être repensé pour que les bus disposent de voies réservées - et avec priorité aux carrefours - sur l'ensemble de la section considérée ».

Observation N°47 de M. SCHALLMOSER sur le registre dématérialisé :

« Les feux tricolores doivent prendre compte de la circulation et doivent être réglée d'une manière que les voitures ne peuvent plus bloquer les carrefours. Notamment il faut prévoir des phases vertes dédiées aux piétons, c.à.d. quand le feu est vert pour les piétons, aucune voie motorisée à feux verts en même temps ».

Observation N°51 de M. VITEAU sur le registre dématérialisé :

« A chaque carrefour et avec les tracés au sol classiques (vélos blancs sur gris), la piste cyclable est insuffisamment matérialisée. Les voitures qui tournent empiètent régulièrement sur la piste cyclable pour s'arrêter devant le passage piéton (soit 1 m trop loin). Une marque franche (rouge ou vert) serait fortement souhaitable ».

Observation N°58 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Sécurisation du carrefour situé à Montrouge (Renault / Monceau fleurs). Le projet prévoit-il une plus grande sécurisation des passages piétons du carrefour ? En effet, ce carrefour étant très fortement fréquenté et par nature avec de nombreuses rotations, les piétons sont souvent exposés à des véhicules qui prennent un axe perpendiculaire. Les durées données aux piétons pour traverser sont relativement courtes ».

Observation N°61 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il semble y avoir un effort de fait pour éviter que les véhicules tournent trop vite sans avoir l'occasion de voir un cycliste arriver sur la piste cyclable (qui a alors la priorité) ; il pourrait toutefois s'avérer utile de vérifier si l'aménagement proposé est suffisant pour éviter ces accidents. A certains endroits, l'implantation des arbres semble être peut-être trop proche de l'intersection, ce qui aura pour effet de cacher pour l'automobiliste un cycliste qui arrive. Lorsque les pistes cyclables passent sur une intersection, la distinction par sa couleur (gravillons clairs ton sable) s'arrête, ne rendant ainsi pas bien visible le fait que l'automobiliste qui tourne "coupe" une piste cyclable ».

Observation N°70 de M. DELBOS sur le registre dématérialisé :

« Aux carrefours : îlots en coin obligeant les automobilistes à ralentir lorsqu'ils tournent à droite et coupent la trajectoire des cyclistes ».

Observation N°76 de M. GRILLIER sur le registre dématérialisé :

« Avec la suppression, bien dommage, des souterrains très sécurisants, pour les enfants et les personnes âgées entre autres, merci de prévoir un temps de traversée de la RD920, suffisamment long aux carrefours afin que cette artère puisse être franchie en une seule fois et que les personnes ne se retrouvent pas au milieu, en position accidentogène. Par exemple, le feu de la poste Ferry beaucoup trop court pour une traversée en une fois pour des personnes ne pouvant courir ! ».

Observation N°91 de Mme FROMENTIN-DENOZIERE sur le registre dématérialisé :

« Retravailler les aménagements des carrefours : Carrefours « à la hollandaise » pour les carrefours entre axes majeurs. Maillage renforcé et traitement en trottoirs-pistes traversants pour les carrefours avec des rues de desserte locale, et un régime de priorités à chaque fois explicite ».

Observation N°100 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Si la RD920 devient une ligne du RERV, elle doit assurer aux cyclistes un itinéraire pratique et sécurisé. Pour atteindre cet objectif, les aménagements ci-dessous paraissent indispensables ; _ pistes cyclables larges de 2.20 à 2.50m _ carrefours aménagés à la hollandaise, dont celui de la Vache Noire ».

Observation N°106 de Mme DAVID sur le registre dématérialisé :

« Actuellement, côté Bagneux, plusieurs carrefours permettent de revenir en direction de Paris : notamment carrefours Villa des Longchamps / RD920 et- Rue du Port Galand / RD920. Qu'en sera-t-il après la requalification ? Si la possibilité de revenir sur Paris n'existait plus, je crains que cela génère de gros embouteillages car les voitures devraient aller a minima jusqu'au

carrefour de la Résistance tout en sachant qu'il est compliqué de prendre la rue du Port Galand et entrer dans Bagneux car aux heures de pointe cette rue est déjà saturée ».

Observation N°109 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Carrefours sans disparition de la piste pour les carrefours majeurs. Piste prioritaire pour les carrefours aux rues de desserte locale ».

Observation N°113 de Mme MARGUIN sur le registre dématérialisé

« Pour les grands croisements, il est intéressant de s'inspirer de l'expérience des Pays-Bas qui n'hésitent pas à faire des tunnels à vélo sous les ronds-points ! ».

Observation N°121 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Carrefours « à la hollandaise » pour les carrefours entre axes majeurs. Maillage renforcé et traitement en trottoirs-pistes traversants pour les carrefours avec des rues de desserte locale, et un régime de priorités à chaque fois explicite ».

Observation N°125 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les congestions actuelles aux carrefours disposant de voies et de feux dédiés pour tourner à gauche pourraient sans doute être évitées par la mise en place de ronds-points. Cela permettrait également de diminuer le nombre de voies réservées aux véhicules motorisés ».

Observation N°128 de M. GUERIF sur le registre dématérialisé

« Deux carrefours à feux tricolores seront créés aux droits des rues Louis Rolland et d'Estienne d'Orves à Montrouge. Pourquoi n'est-ce pas envisagé également au niveau de la rue Gambetta ? ».

Observation N°136 de M. MAHEAO sur le registre dématérialisé

« Dégager en termes de visibilité les carrefours afin d'anticiper les situations (voir et être vu), ce point me semble insuffisant sur le projet ».

Observation N°138 de M. MAISCH sur le registre dématérialisé :

« L'organisation des espaces de croisements tels que la Vache Noire, Croix de Chavaux ou encore D920-D50, pour permettre des évolutions en totale sécurité que ce soit pour les piétons ou les cyclistes ».

Observation N°150 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les pistes, c'est nécessaire, mais les cyclistes expérimentés savent que le danger vient avant tout des carrefours. Il faut absolument sécuriser toutes les intersections au maximum. Pour cela, il faut appliquer les préconisations de l'organisme officiel français le CEREMA. Il faut des trottoirs traversants, des îlots de protection sur les giratoires (le carrefour le plus dangereux à vélo) etc. ».

Observation N°177 de M. NICOLAS sur le registre dématérialisé :

« Une place de la Résistance apaisée à Bourg-la-Reine. Le projet prévoit une réduction à 2x2 voies de la RD920 au Nord de Bourg-la-Reine, ce qui peut contribuer à l'apaisement de la circulation dans ce nœud situé entre l'avenue Aristide Briand et l'avenue Léon Bloy. Le projet redonne ainsi de l'espace aux mobilités actives et renforce la végétalisation. Toutefois plusieurs suggestions permettraient de refaire de ce carrefour une véritable place qui marque l'entrée de ville, parmi lesquelles :

- Les sens de circulation (en particulier avenue Aristide Briand) doivent être étudiés pour éviter les circulations de transit ;

- La continuité cyclable doit être prolongée de manière sécurisée, en particulier pour la traversée Est-Ouest de la place et au carrefour avec la rue Armand Millet (éviter le retour sur chaussée) ».

Observation N°202 de M. PIERRON sur le registre dématérialisé :

« Une difficulté à prendre en compte est la sécurisation de tous les croisements/intersections /rond-point qui permettraient à tous, dès le plus jeune âge, de fréquenter les installations cyclables ».

Observation N°213 de Mme MOITRIER sur le registre dématérialisé :

« Création de 3 carrefours, celui de la Place Jules Ferry existe déjà, néanmoins il devra être modifié avec l'aménagement de la sortie "Pompiers". Les 2 prévus au niveau de la rue D'Estienne d'Orves et de la rue Louis Rolland, pourraient-être réduits à 1, en face de l'école A. Briand, ce qui correspond à la rue d'Estienne d'Orves ».

Observation N°231 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Venant de Gentilly en voiture par la rue Barbés, tourner à gauche vers la D920 sud est difficile. Prévoir un aménagement adéquat ».

Observation N°249 de M. DUSSAUX sur le registre dématérialisé :

« Les carrefours restent pour l'instant trop dangereux. Il faut les faire "à la hollandaise". Aux Pays-Bas, les carrefours sont accessibles à vélo pour tous grâce à une astuce simple : les vélos et les voitures sont séparés. Le vélo ne suit pas dangereusement la voiture, mais reste dans sa piste cyclable. Si le vélo tourne à gauche – le mouvement le plus dangereux – il traverse le carrefour en deux temps ».

Observation N°251 de Mme HALLEY sur le registre dématérialisé :

« Quand la piste traverse les carrefours avec des rues à desserte locale, prévoir soit un abaissement des trottoirs, soit un plateau traversant avec une signalisation claire des priorités ».

Observation N°269 de M. GERARD sur le registre dématérialisé :

« La "Place de la Résistance" à Bourg-la-Reine n'a de place que le nom. Il s'agit d'une fourche routière depuis les années 1920 pour soulager la circulation traversant le centre. La requalification de la D920 en boulevard urbain est donc une occasion qui ne se représentera pas de sitôt d'en faire une vraie place, elle aussi urbaine ».

Observation N°271 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Instaurer une continuité cyclable entre les pistes en direction du sud pour traverser le carrefour de la Résistance à Bourg la Reine. Dans le projet, les cyclistes sont mêlés à la circulation motorisée pour la traversée de ce carrefour, qui fait la liaison entre RD920 partie nord et la partie sud déjà aménagée. Il serait souhaitable que la piste cyclable du boulevard du Maréchal Joffre rejoigne la piste existante avec un trottoir traversant au niveau de la rue Armand Millet. Ceci aura pour effet d'améliorer la sécurité du Carrefour de la Résistance, notamment pour les jeunes se rendant au Collège Evariste Galois, à l'Institut Notre Dame et au complexe sportifs des Bas Coquarts ».

Observation N°273 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Étudier avec soin la sécurité des cyclistes au niveau des grand carrefours (Gabriel Péri/Barbes, Victor Hugo, Verdun, Albert Petit/Marcel Bonnet, et Port Galand) où le chemin des cyclistes croise celui des véhicules motorisés qui tournent - et notamment poids lourds tournant à droite. Question des angles morts. La couleur du revêtement cyclable rendra le régime de priorité lisible de tous. Le carrefour "à la néerlandaise" assure ces objectifs, et en plus permet aux cyclistes de tourner à gauche avec plus de sécurité que par le système de sas vélo. Sur un trajet, un seul carrefour dangereux oblige les parents plutôt à déposer leurs jeunes en voiture. Des carrefours sécurisés auront donc pour effet de diminuer la circulation motorisée, et ainsi la pollution et autres nuisances. Au niveau des petites intersections, un aménagement en "trottoir traversant" avec couleur de trottoir et "revêtement continu" sur la voie cyclable améliorerait la compréhension du régime de priorités ».

Observation N°298 de M. PASTEAU au nom du groupe local EELV de Montrouge sur le registre dématérialisé :

« Alors que les carrefours de la RD920 sont accidentogènes, aucun aménagement d'intersection adéquat n'est proposé dans le projet. La sécurisation des carrefours pour les piétons et les cyclistes doit être au cœur du projet ! Un carrefour « à la hollandaise » (permettant aux cyclistes

de rester sur des pistes dédiées) à l'angle de la rue Gabriel Péri à Montrouge en serait l'illustration ».

Observation N°299 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« Dans plusieurs cas il faut traverser la piste cyclable avant d'atteindre la traversée proprement dite. Un cas "exemplaire" est le carrefour avenue Gabriel Péri / RD 920 / rue Barbès : dans cette configuration, dans le sens banlieue --> Paris, la piste cyclable tourne à droite et "grille" le feu tricolore (ou pour le dire plus nettement : il est évident que les cyclistes grilleront le feu pour tourner à droite, avec un grand risque d'accident avec les piétons) ».

Observation N°8 d'une personne déficiente visuelle, au nom de l'association DEFI ACCESS sur le registre papier de Cachan :

« Est-ce que les aménagements de sécurité pour les personnes déficientes visuelles sont prévues, notamment : Les bandes d'éveil ; Les feux sonores (activés par la télécommande) ; Les bandes de guidage permettant aux déficients visuels de traverser la rue sans dévier ».

Observation N°9 d'un anonyme sur le registre de la commune de Montrouge :

« Pourquoi ne pas avoir vu le nouveau carrefour face à la rue Gambetta qui est à double sens, contrairement à Estienne d'Orves et L. Rolland qui sont à sens unique dans le centre de Montrouge ? ».

Des associations et collectifs se sont aussi exprimés sur la question générale de la sécurisation des carrefours.

Le collectif Vélo Île-de-France, en collaboration avec les associations vélo cyclistes du territoire Vallée Sud Grand Paris, a notamment écrit (extraits de l'observation 102) :

« Intersections avec le réseau local : des trottoirs traversants plutôt que des plateaux traversants. Grands carrefours : les intersections majeures gagneraient à être traitées sur le modèle des carrefours et giratoires hollandais ».

Ces observations ont été reprises ultérieurement dans une vingtaine de contributions individuelles.

Le collectif CATTE-VSGP a notamment écrit (extraits de l'observation 300) :

« Sécurisation des cyclistes aux carrefours : aménagement de carrefours à la hollandaise, franchissement de feux autorisés ».

Les conseils de quartier de Cachan (Nord-Ouest et Sud-Ouest) ont notamment écrit (observation 9 du registre CACHAN) :

« Une attention particulière devra aussi être portée sur le carrefour Albert Petit / RD920 / Marcel Bonnet qui est particulièrement dangereux pour les piétons, les vélos et les 2RM, en témoigne l'historique des accidents. De plus, les dernières évolutions sur ce carrefour, certes insuffisantes, ne semblent pas retenues dans le projet. Il apparaît donc nécessaire de revoir la configuration du carrefour, et selon les préconisations du CEREMA un traitement "à la hollandaise", ou un rond-point, pourrait permettre d'améliorer la sécurité globale, dont celle des cyclistes et celle des traversées piétonnes qui reste primordiale, notamment à cet endroit ».

Des personnes publiques associées (PPA) se sont aussi exprimées sur la sécurisation des carrefours.

Il s'est agi :

- **Soit de la sécurisation des carrefours en général,**

[Obs 57 pour la Ville de Bagneux, Obs 229 pour la Ville d'Arcueil, Obs 297 pour l'EPT Grand Orly Seine Bièvre]

- **Soit de l'attention à porter plus précisément sur certains carrefours.**

[Obs 229 pour la Ville d'Arcueil, Entretien avec la Municipalité de Bagneux]

Observation N°57 de la ville de BAGNEUX sur le registre dématérialisé :

« Aménagement de séquences visuelles (des bandes de chaussée rouge sous passage piéton ou des amorces de passage surélevés) aux intersections, sorties et entrées de la RD 920 ».

Observation N°229 de la ville D'ARCUEIL sur le registre dématérialisé :

« Pour la RD 920 et les voies adjacentes, des aménagements spécifiques doivent être mis en place tels que « trottoir piste traversant » décrit dans les préconisations du Collectif Vélo IDF. Ces aménagements permettent un confort pour la traversée des piétons, dont PMR, mais également une continuité au niveau de la piste cyclable qui signifie clairement aux véhicules devant la traverser qu'ils doivent céder la priorité aux cyclistes et piétons.

La possibilité pour les véhicules de tourner à gauche en sortant de la rue Nelson Mandela pour prendre la direction sud n'est pas dessinée. Par ailleurs, la création de traversées piétonnes et cyclables au niveau de ce carrefour serait souhaitable ».

Observation N°297 de de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre sur le registre dématérialisé :

« La sécurisation des cyclistes aux carrefours nous apparaît encore globalement insuffisante et nécessiterait des améliorations. Les aménagements devront mieux prendre en compte les continuités avec les itinéraires cyclistes Est/Ouest existants ou en émergence. La gestion des carrefours doit permettre de prioriser le cheminement des cyclistes et des piétons, notamment en accentuant la visibilité des traversées (trottoirs traversants, couleurs...) ».

Ville de BAGNEUX (entretien avec Mme la Maire)

« La rue de Verdun dessert la nouvelle gare Lucie Aubrac du métro 4 et de plus en plus d'usagers, notamment piétons et cyclistes vont circuler dans cette zone (d'autant qu'il y aura ultérieurement la station de la ligne 15), où se trouvent ou trouveront par ailleurs plusieurs commerces de part et d'autre de la route départementale. La création d'un passage piéton entre Cachan, à quelques mètres au nord du débouché de la rue de la Gare, et Bagneux, à l'angle de la route départementale et de la rue de Verdun est bienvenue ; il faudra néanmoins s'assurer de la jauge du refuge central, car aux heures de grande affluence, il peut y avoir beaucoup de piétons le traversant. Dans le même esprit, ne faut-il pas également créer un passage piéton au débouché de la rue de la Grange Ory côté Bagneux, car les piétons venant de Cachan peuvent être tentés de traverser imprudemment la route départementale en biais pour rejoindre plus vite la rue Victor Hugo ? ».

Réponse du maître d'ouvrage

La création de passage souterrain sous certains carrefours n'est pas une option envisagée pour ce projet. Outre l'incidence financière d'une telle solution, celle-ci serait en contradiction avec la volonté du projet de résorber les effets de coupure urbaine induits par la RD920. Par ailleurs, des dévoiements de réseaux concessionnaires seraient inévitablement nécessaires afin de réaliser les trémies pour ces ouvrages.

Concernant l'inquiétude de pouvoir revenir vers la RD920 en direction de Paris pour les Balnéolais au niveau de la rue des Bas Longchamps, le Département compte créer un carrefour supplémentaire afin de permettre notamment les mouvements tournants depuis la cité Lincoln.

S'agissant du carrefour rue du Port Galand avec la RD920, le projet ne pourra pas réaligner l'avenue Pasteur et l'avenue du Port Galand. Pour limiter le risque d'accident au niveau de ce carrefour, le Département engagera une étude sur ce dernier afin d'évaluer si un changement de phasage est possible sans dégradation des conditions de trafic de la RD920.

Comme il a été évoqué précédemment, un des carrefours supplémentaires prévus sur les croisements avec la rue Estienne d'Orves et la rue Louis Rolland pourrait être déplacé vers l'avenue Léon Gambetta. Cette adaptation sera étudiée par le futur maître d'œuvre avec les services de la commune de Montrouge en fonction de l'évolution du plan de circulation de cette zone.

L'ensemble des programmations de feux sur le linéaire du projet, permettra aux piétons de traverser la RD920 en une fois sans être obligé d'attendre dans les zones refuges si les temps de « vert piéton » sont bien respectés. À cet effet, les zones de refuge offrent un confort complémentaire pour les personnes nécessitant d'un temps supplémentaire pour effectuer une traversée. Le projet travaillera également sur la covisibilité nécessaire au niveau de ces traversées afin qu'aucun masque (arbres, mobiliers urbains) ne vienne l'entraver.

À l'issue de la concertation autour du projet de requalification, le Département avait déjà opté pour aménager des ralentisseurs au niveau des voies secondaires. Ces carrefours correspondent à des branches où le trafic est moindre au regard des flux en interaction avec la RD920. Le Département entend faire évoluer son projet pour intégrer sur ces mêmes carrefours le principe de trottoirs traversants, souhaité par les associations cyclistes, et mieux adaptés à la volonté de pacification de l'axe, puisque le régime de priorité changerait alors en faveur des mobilités actives au niveau de ces carrefours :

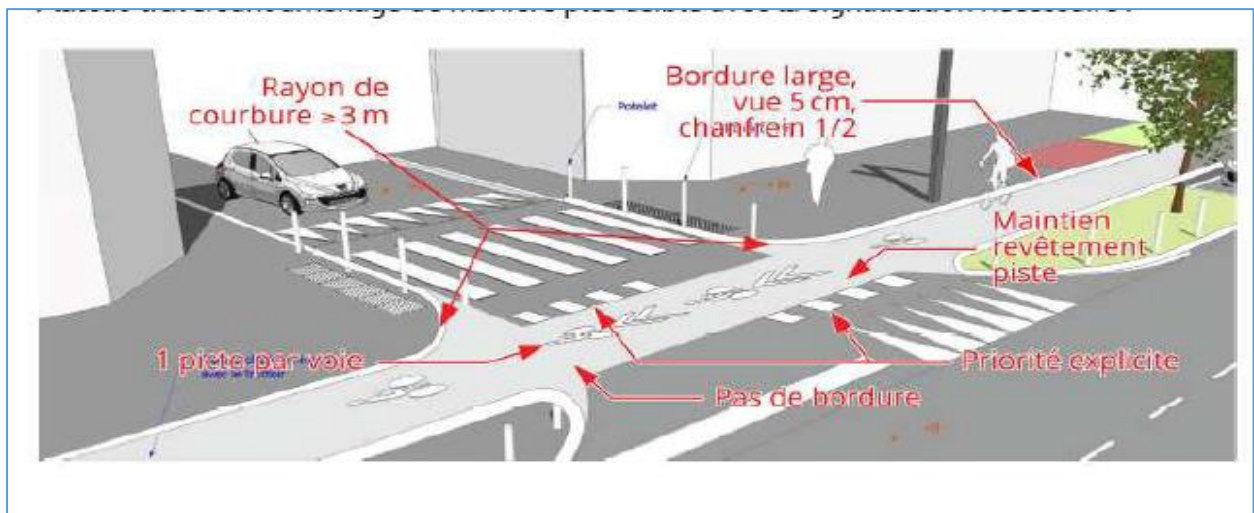


Figure 10 : Ralentisseur envisagé initialement (modération des vitesses mais priorité conservée aux mobilités routières)

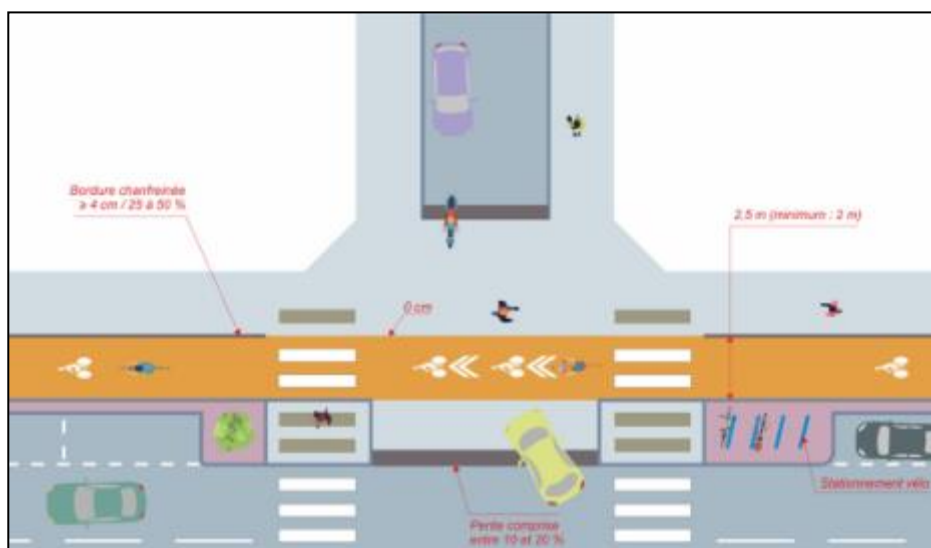


Figure 11 : Principe désormais retenu de trottoir traversant (modération des vitesses et priorité donnée aux mobilités actives)

Par rapport à la colorisation des pistes cyclables au niveau des carrefours primaires, le Département engagera la réflexion avec la future équipe de maîtrise d'œuvre. L'objectif est de définir le type d'application à apporter pour que cette dernière soit pérenne et surtout facile à mettre en œuvre dans le cadre des phasages de travaux au niveau des carrefours. En première

approche, le Département envisagerait la mise en œuvre d'enrobés de couleur au niveau de ces carrefours, sous réserve de faisabilité technique.

La sécurisation du carrefour RD50 x RD920 est en effet une préoccupation majeure du Département même s'il n'est pas le seul à concentrer l'accidentologie sur cet axe. Avec la réduction du nombre de voies (2 dans le sens Paris + 1 voie de tourne à gauche et 2 voies dans le sens Bourg La Reine) ainsi que la mise en place de zone de refuges confortables, la sécurité sera accrue pour les piétons traversant ce carrefour. Cependant au regard des flux piétons notamment en direction de la gare métro ligne 4 « Mairie de Montrouge », le Département étudiera l'élargissement de l'îlot refuge sur la partie Sud du carrefour qui mérite d'être réinterrogé en termes de dimensionnement.

Au travers de son avis sur le dossier d'enquête publique, la commune de Bourg La Reine souhaite que le Département modifie l'aménagement envisagé au niveau de la place de la Résistance. La commune souhaite notamment que la géométrie de la RD920 soit repensée afin de redonner une place aux Réginauburgiens et ainsi améliorer le cadre de vie autour de ce boulevard. Pour ce faire, le Département a déjà engagé la réflexion sur cette place et ceci afin de vérifier que l'ensemble des objectifs du projet était garanti avec l'adaptation à mener. Sous réserve de l'avis de la Commission, le Département accèdera donc à cette demande en faisant évoluer son projet dès les futures études d'Avant-Projet.

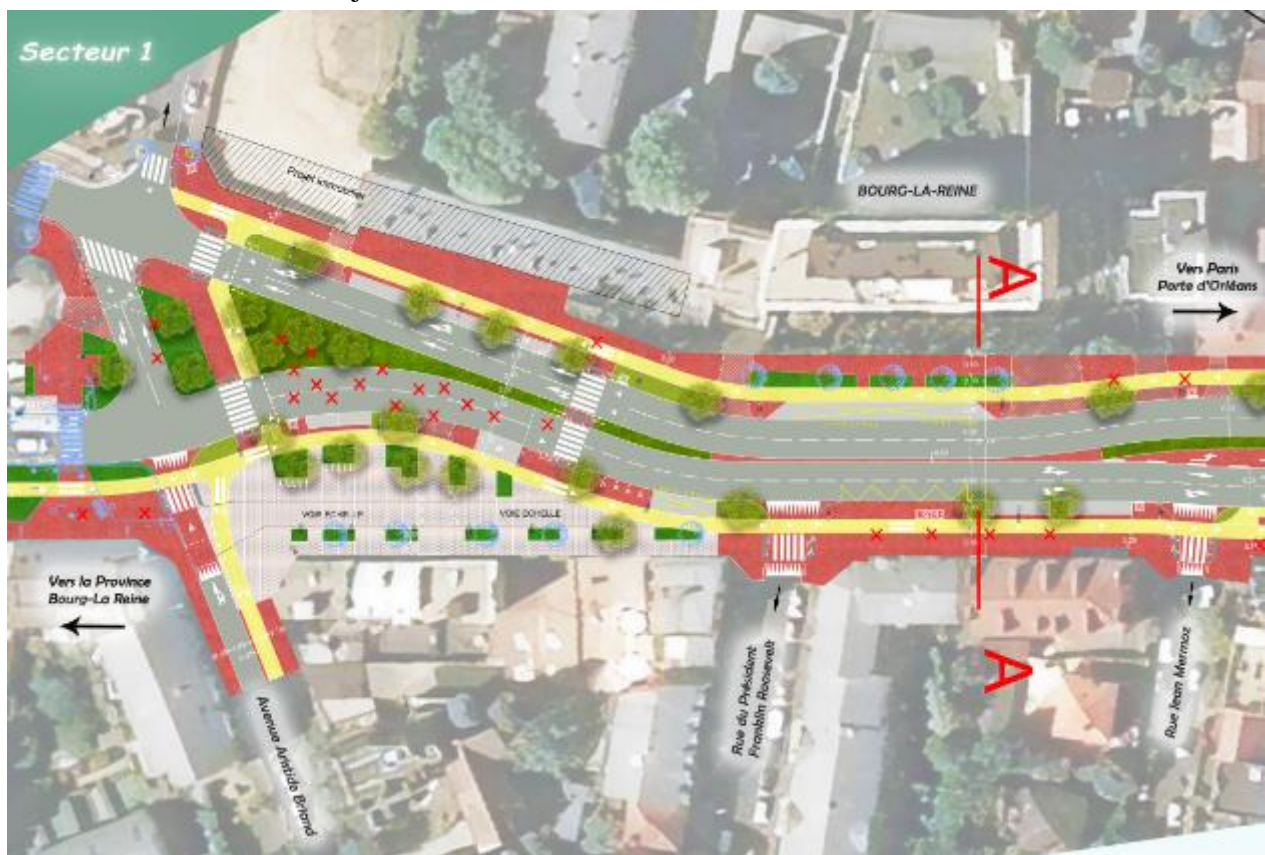


Figure 12 : Extrait de plan de l'adaptation qui pourrait être menée au niveau de la place de la Résistance à Bourg La Reine

Cette proposition d'aménagement sur la place de la Résistance n'en demeure pas moins perfectible. Notamment, le maillage avec les pistes cyclables aménagées sur le boulevard du Maréchal Joffre et l'avenue du Général Leclerc est à renforcer. Le carrefour Armand Millet pourrait être en outre traité en trottoir traversant.

Au travers des contributions des villes de Bagneux et de Cachan, il apparaît que le Département doit réinterroger son projet au regard des traversées piétonnes nécessaires à la jonction entre les gares Lucie Aubrac à Bagneux et celle d'Arcueil Cachan. Au regard des flux constatés déjà à ce

jour, la future équipe de maîtrise d'œuvre réévaluera le dimensionnement des passages piétons et des îlots refuges envisagés. Par contre à ce stade, la création d'une traversée piétonne supplémentaire au niveau de la rue de la Grange Ory ne semble pas indispensable. Ce sujet pourra être réinterrogé lorsque le déplacement de l'arrêt de bus de la Grange Ory aura été statué par Ile de France Mobilités.

Le traitement des carrefours principaux à la hollandaise est en effet un aménagement porté par les associations cyclistes qui facilite les mouvements tournants des cyclistes

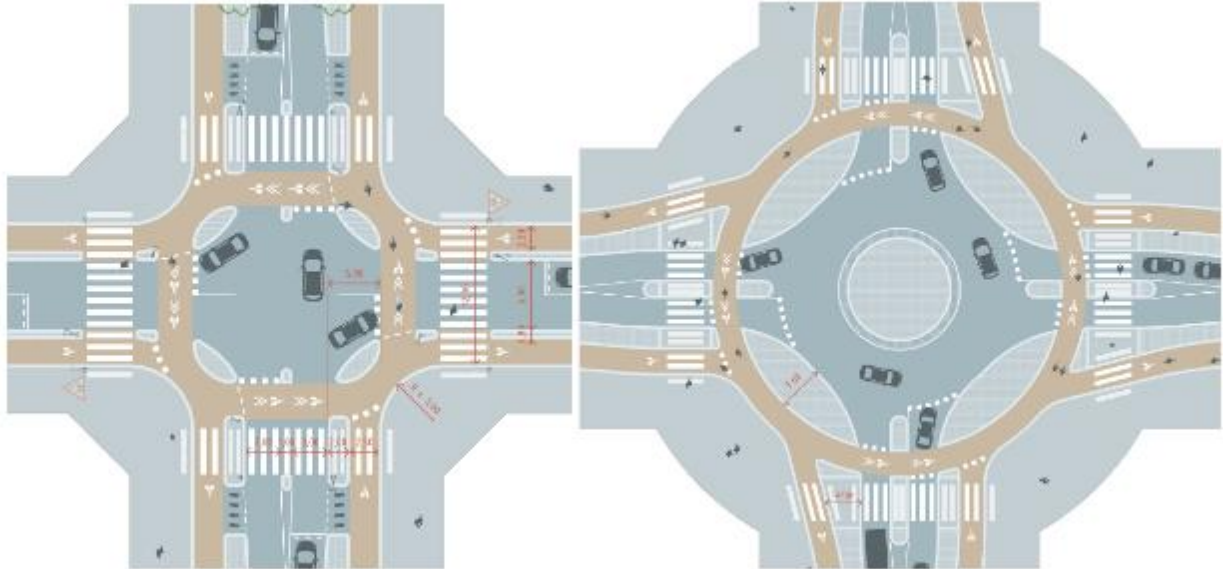


Figure 13 : Carrefours aménagés à la hollandaise

La géométrie d'un carrefour tel que celui de la RD920 avec la RD 50 (rue Barbès) semble permettre l'insertion d'un tel aménagement. Le Département peut s'engager à l'étudier avec la volonté d'y parvenir, mais n'est pas en mesure de le promettre car ce type de carrefour nécessite des études particulièrement fines, qui seront réalisées au stade de l'avant-projet.

La question principale pour ce type d'aménagement sur la RD920, réside dans la gestion du trafic automobile en heure de pointe. En guise d'exemple, les derniers comptages directionnels au niveau de ce carrefour rendent compte en heure de pointe du matin (HPM : 8h-9h) des mouvements suivants :

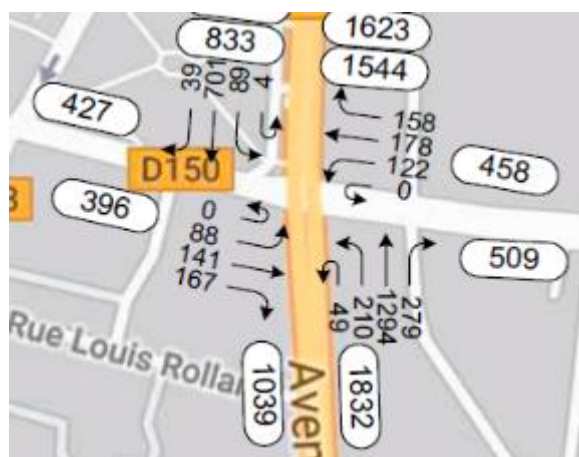


Figure 14 : comptage directionnel du 27/06/2019 au niveau du carrefour RD920 x RD50 en HPM

En guise d'exemple, la voie de tourne à gauche pour aller vers la rue Gabriel Péri depuis la RD920 est capable de stocker une douzaine de véhicule, ce qu'un carrefour à la hollandaise ne parviendrait pas à faire. En outre, le changement du régime de priorité au niveau des zones tampons contraindrait inévitablement le cadencement nécessaire et ceci pour limiter autant que possible la congestion sur ce type de carrefour. En outre, la giration de la dizaine de camions vers la rue

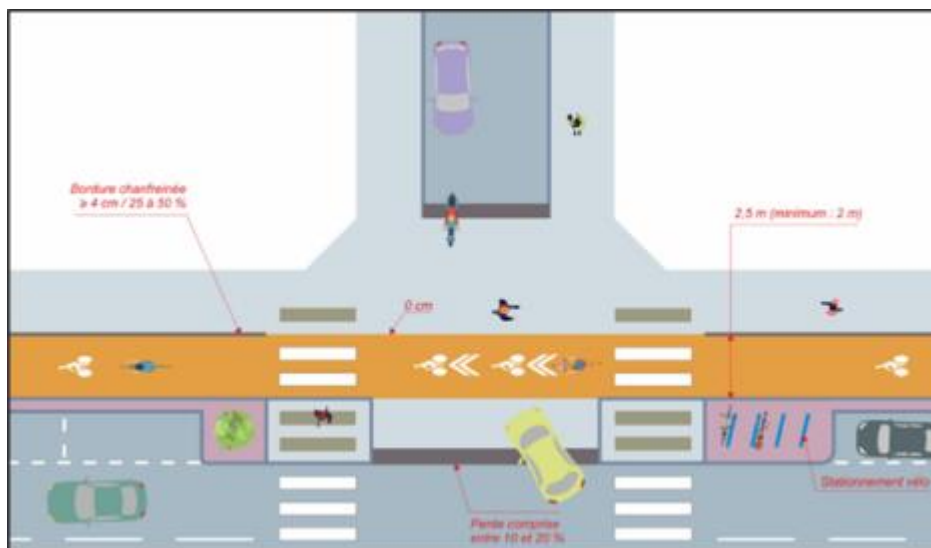
Gabriel Péri est à bien évaluer, car cette dernière peut engendrer à elle seule le dysfonctionnement complet du carrefour.

La transposition de ce modèle est donc à prendre avec des précautions afin de s'assurer que la gestion optimisée au niveau des carrefours primaires ne sera pas sacrifiée avec ce changement de paradigme. Pour rappel, sur cette section de l'aménagement, le Trafic Moyen Journalier Annuel est de 47.359 véhicules par jour (2017) avec une hausse modélisée de près de 22% du trafic en 2030 si aucun projet de requalification n'est mené à terme.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission apprécie la réponse relative au traitement des carrefours avec les voies secondaires.

A l'issue de la concertation autour du projet de requalification, le maître d'ouvrage avait déjà opté pour l'aménagement de ralentisseurs au niveau des voies secondaires ; cet aménagement continuait néanmoins à réserver la priorité aux mobilités routières. Le maître d'ouvrage entend à présent faire évoluer son projet pour intégrer sur ces mêmes carrefours le principe de trottoirs traversants, souhaité par les associations cyclistes, et mieux adaptés à la volonté de pacification de l'axe RD 920, puisque le régime de priorité changerait alors en faveur des mobilités actives au niveau de ces carrefours :



Principe désormais retenu de trottoir traversant (modération des vitesses et priorité donnée aux mobilités actives)

Au vu de ce schéma, la commission relève également avec intérêt le principe de la plantation d'un arbre « sentinelle », quand cela est possible, à chaque angle d'entrée/sortie de la voirie municipale vers ou depuis la route départementale, contribuant à marquer les entrées de ville et à abaisser la vitesse des automobiles, ainsi que l'a suggéré la municipalité de Bagneux.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'expérience acquise dans le département des Hauts-de-Seine grâce au Système Intelligent de Transport et d'Exploitation de la Route SITER, comportant une programmation de feux sur le linéaire du projet, permettra aux piétons de traverser la RD920 en une fois sans être obligés d'attendre dans les zones refuges, à condition que les temps de « vert piéton » soient dûment respectés par les piétons. À cet effet, les zones de refuge offrent un confort complémentaire pour les personnes nécessitant un temps supplémentaire pour effectuer une traversée.

Le maître d'ouvrage mentionne qu'il veillera à la visibilité nécessaire au niveau des traversées piétonnes afin qu'aucun masque (arbres, mobiliers urbains) ne vienne l'entraver. La commission d'enquête en prend bonne note et souligne l'intérêt de ces dispositions au regard de la croissance de la végétation du nouveau terre-plein central, là où il en sera disposé.

La commission d'enquête rejoint l'avis du maître d'ouvrage selon lequel la création de passages routiers souterrains sous certains carrefours n'est pas opportune pour ce projet, au regard du coût budgétaire que cela représenterait, de la volonté de résorber les effets de coupure urbaine induits par l'aménagement actuel de la route départementale, et des dévoiements de réseaux concessionnaires souterrains que cela nécessiterait.

La commission d'enquête prend note de ce que, à Montrouge, un des carrefours supplémentaires prévus sur les croisements avec, respectivement, la rue Estienne d'Orves et la rue Louis Rolland pourrait être déplacé vers l'avenue Léon Gambetta, et que cette adaptation sera étudiée par le futur maître d'œuvre avec les services de la commune de Montrouge en fonction de l'évolution du plan de circulation de cette zone.

Elle prend bonne note également de ce que, toujours à Montrouge, le maître d'ouvrage s'engage à agrandir la zone de refuge du passage piéton de la partie Sud du carrefour.

Le maître d'ouvrage juge aussi que, nonobstant le flux croissant de piétons et cyclistes traversant la route départementale entre Bagneux et Cachan en direction ou en provenance de la rue de Verdun (Bagneux), il n'est pas nécessaire de créer une traversée piétonne supplémentaire au niveau de la rue de la Grange Ory (Cachan). La commission d'enquête en prend acte et s'inquiète du fait qu'un nombre non négligeable de piétons venant des quartiers desservis par la rue de la Grange Ory ne soit tenté de couper la route départementale sans se rabattre vers ces nouveaux aménagements piétonniers.

S'agissant de la place de la Résistance à Bourg-La-Reine, la commission d'enquête prend note de la parfaite disponibilité du maître d'ouvrage à repenser son aménagement en tenant compte des options présentées par la Ville, s'agissant en particulier de dédier un espace plus important à la circulation piétonnière. Elle apporte donc son appui au principe de réunions décisionnelles organisées sans délai pour tenir compte du fait que la requalification de ce dernier segment de la RD 920 commencera précisément à cet endroit-là.

S'agissant du traitement « à la hollandaise » des carrefours principaux, évoqué à plusieurs reprises par les cyclistes et leurs associations, la commission d'enquête prend note de l'avis très réservé du maître d'ouvrage, qui estime que seule l'intersection, à Montrouge, de la RD 920 et de la RD 50 (rue Barbès à l'Est, rue Gabriel Péri à l'Ouest) pourrait, de par sa taille, donner lieu à une étude de faisabilité. Le maître d'ouvrage justifie notamment ses réticences par le fait qu'une configuration de ce type ne permettrait pas d'absorber la quantité de trafic automobile – notamment changeant de direction dans le carrefour – aux heures de pointe.

La réponse du maître d'ouvrage à la préoccupation exprimée par des habitants de Bagneux à savoir la question du retour des véhicules automobiles vers Paris via le sens « montant » de la RD 920 lorsque ces véhicules débouchent des rues comme l'avenue des Fleurs, l'impasse du Pont Royal, ou encore la rue des Bas Longchamps, a été précisée et commentée précédemment.

Enfin la commission d'enquête s'interroge sur l'indication faite par le maître d'ouvrage selon laquelle, s'agissant du carrefour rue du Port Galand avec la RD920, le projet ne pourra pas réaligner l'avenue Pasteur et l'avenue du Port Galand. La commission d'enquête adhère au principe de l'étude que le maître d'ouvrage engagera sur la faisabilité de cet aménagement.

4.3.3.2. Sous-thème : Le carrefour de la Vache Noire

S'agissant du carrefour de la Vache Noire, sur le territoire d'Arcueil, beaucoup d'observations s'étonnent – en des termes souvent très voisins - de ce qu'il soit exclu des travaux prévus, d'autant que les schémas d'ensemble consultables dans le dossier de l'enquête publique ne font pas apparaître graphiquement cette exclusion.

La plus grande majorité des observations portent sur le traitement des pistes cyclables autour de cette place.

Certaines observations portent sur le trop grand nombre de voies et les difficultés induites pour la traversée par les piétons.

Certaines observations évoquent la circulation des bus.

Observation N°8 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Je me rends compte que les sections de bus sont très insuffisantes comme par exemple à l'approche du carrefour de la Vache Noire où les bouchons sont quasi quotidiens... »

Observation N°44 de M. BESSAUD sur le registre dématérialisé :

« L'aménagement actuel devant la Vache Noire dans le sens Arcueil-> Paris est par exemple une catastrophe : les vélos roulent sur le trottoir au milieu des piétons et les changements de direction ne se font pas par des virages mais par des angles ».

Observations N°52 et 53 de M. CHERFAOUI sur le registre dématérialisé :

« Pour le Carrefour de la vache noire (passage de Montrouge vers Arcueil) il est souhaitable de ne pas avoir de reconduite de la situation actuelle avec dans le sens Arcueil --> Montrouge un décalage entre le feu et le passage piéton. La protection du passage piéton par uniquement un signal piéton clignotant n'est pas suffisante. Il y a très souvent des véhicules (y/c bus et camion) qui mordent le passage piéton, voire qui arrivent rapidement. Dans le sens Paris --> Province, au niveau de la CPAM il y a 4 voies de véhicules, cette zone ressemble à une piste de départ de course de F1 avec un niveau de bruit très important au démarrage des voitures. La réduction à 3 voies de véhicules + une piste vélo (et donc un plus grand trottoir) semble nécessaire ».

Observation N°76 de M. RAVINEAU sur le registre dématérialisé :

« Entre Montrouge et Arcueil, le passage menant au centre commercial de la Vache Noire mixant cyclistes et piétons est très dangereux. Les cyclistes se croient tout permis. Il faut distinguer les 2 modalités ».

Observation N°85 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« L'actuel aménagement cyclable du carrefour de la Vache Noire est une vaste blague, tous les piétons et cyclistes vous le diront. Il est impératif d'inclure ce carrefour dans le périmètre de l'opération ».

Observation N°114 de Mme DELHOMMEAU-ROYON sur le registre dématérialisé :

« Le carrefour de la Vache Noire, où aucun équipement n'est fait sur la voirie pour les vélos, c'est actuellement très dangereux, un aménagement en carrefour Hollandais serait parfait, et permettrait de sécuriser les vélos provenant par exemple de l'Avenue Salvador Allende et souhaitant tourner à gauche pour emprunter la bande cyclable du trottoir, il n'y a aucun sas de dégagement à l'heure actuelle et ils se mettent en danger avec les voitures qui les collent à l'arrière et n'intègrent pas ce tourner à gauche ou à droite. Veiller également aux panneaux lumineux Priorité Piétons qui sont désynchronisés/ panneaux traversée piétons avec les symboles rouge vert ».

Observation N°129 de M. LE JAN sur le registre dématérialisé :

« Le carrefour de la Vache Noire est aussi à reprendre, à la fois les traversées de chaussée et les portions où la piste empiète trop voire totalement sur le trottoir ».

Observation N°132 de M. MAHEO sur le registre dématérialisé :

« Traiter le carrefour de la Vache Noire dont les pistes sur trottoir à niveau provoquent des conflits avec les piétons et les traversées longues et non synchronisées sont sources de dangers pour les piétons ».

Observation N°146 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« À la Vache Noire, non seulement la répartition entre les parcours cyclistes et piétons est déficiente, mais les véhicules quittant le carrefour en tournant à droite n'ont pas de signalisation claire leur indiquant la traversée de cyclistes et piétons ; ils pilent souvent au dernier moment ».

Observation N°157 de M. VEZIN sur le registre dématérialisé :

« Revoir les aménagements cyclables autour de la Vache Noire, qui ne fonctionnent pas du tout en raison de la grande densité de piétons et de la trop faible clarté des séparations entre piste cyclable et trottoir ».

Observation N°215 de M. JERSYK sur le registre dématérialisé :

« Le Carrefour de la Vache Noire est un véritable point noir pour les cyclistes, très dangereux et absolument pas satisfaisant en l'état. Il est indispensable de l'aménager "à la Hollandaise", avec un tracé conçu par des spécialistes, pour éviter toutes les erreurs d'aménagement qui se commettent actuellement (à grands frais) et que l'on devra subir pendant les décennies à venir. Un bon exemple est le carrefour de la place de Catalogne à Paris, sécurité et efficace ».

Observation N°218 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les itinéraires cyclables sont très mal pensés sur ce carrefour. Il faut non seulement un carrefour à la hollandaise, mais aussi des itinéraires cohérents et sécurisés (penser notamment à la synchronisation des feux) ».

Observation N°221 de M. BOUCHEZ sur le registre dématérialisé :

« Vache Noire : Peut-on réserver une voie de circulation actuellement "voiture" pour les vélos et ainsi éviter que les pistes cyclables soient sur les trottoirs ? Peut-on aussi améliorer la connexion avec la piste cyclable de l'avenue Marx Dormoy à Montrouge qui aujourd'hui débouche sur rien à hauteur de la Vanne ? ».

Observation N°228 de M. ROUAUX sur le registre dématérialisé :

« Le rond-point de la Vache Noire est encerclé de piste cyclable dont l'utilisation est plus qu'improbable (notamment le partage entre piste cyclable et zone piétonne qui n'est pas clair). Le résultat est que les vélos sont quasi obligés d'emprunter le rond-point ».

Observation N°260 de M. DORONIN sur le registre dématérialisé :

« A la Vache Noire depuis Paris on ne peut pas monter sur la piste cyclable si on vient de prendre le rond-point par la route. Pareil en direction sud->nord il faut prévoir une ligne droite pour ceux qui prennent la route au rond-point de la Vache Noire ».

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Au nord de la place, la situation du feu tricolore est préoccupante. Le passage piéton permettant de traverser la RD 920 en face du centre commercial se trouve avant le feu rouge. Les voitures arrivent actuellement à très grande vitesse et ignorent complètement la priorité pour s'arrêter au feu quelques mètres plus loin lorsqu'elles ne s'entassent pas sur le passage piéton obligeant vélos et piétons à zigzaguer autour d'eux. Par ailleurs, il est important de conserver une piste bidirectionnelle afin de conserver l'accès à la rue d'Arcueil qui évite aux cyclistes de faire un détour important pour rejoindre le centre-sud de Montrouge. Enfin les aménagements cyclables de la place ne sont plus en adéquation avec un flux de plus en plus important. Les bandes actuelles occasionnent fréquemment des situations de conflit avec les piétons qui ne comprennent pas la présence des cyclistes sur ces trottoirs ».

Observation N°306 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Un symbole majeur de cette cité est l'oubli du Carrefour de la Vache Noire dans le plan : se connecter simplement au très mauvais aménagement cyclable existant n'a pas semblé choquer les auteurs jusqu'ici, et la perspective d'en augmenter la largeur est tout ce qui a pu être promis en réunion publique ».

Observation N°323 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« On voit mal l'intérêt de dépenser des sommes conséquentes pour améliorer la circulation des vélos sur l'essentiel du parcours et laisser ce grand carrefour dans un état qui n'assure ni la fluidité ni la sécurité des piétons et des cyclistes ».

Observation N°336 de M. CARRO sur le registre dématérialisé :

« Place de la Vache Noire : la partie Ouest de la place est un aménagement particulièrement problématique car il constitue un aménagement mixte inconnu dans la législation française et source de nombreux conflits piétons/vélos ».

Observation N°5 de M. BLONDEL sur le registre de la commune d'ARCUEIL :

« L'intégration du carrefour de la Vache Noire est une nécessité, car la continuité des pistes est très importante pour la sécurité des cyclistes, notamment les familles, les jeunes et les personnes un peu plus âgées ».

Des personnes publiques associées se sont par ailleurs prononcées sur l'aménagement de la place de la Vache Noire :Observation N°229 de la ville d'ARCUEIL sur le registre dématérialisé :

« Les continuités cyclables au niveau du carrefour de la Vache Noire ne sont pas assurées en l'état actuel du projet. Actuellement les pistes bidirectionnelles sur trottoir ne sont pas adaptées aux niveaux de flux piéton et cycliste, créant des conflits d'usage. Une extension de l'étude sur le carrefour de la Vache Noire est indispensable pour assurer la continuité des pistes unidirectionnelles sur ce carrefour à fort trafic ».

Observation N°297 de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre sur le registre dématérialisé :

« Poursuivre les études concernant le carrefour de la Vache Noire afin de renforcer la sécurité et améliorer les cheminements des cyclistes et des piétons ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Concernant la place de la Vache Noire, il convient de rappeler que son aménagement est assez récent car datant du début des années 2000. À ce titre, les départements ont exclu cette place du périmètre opérationnel du projet de requalification de la RD920.

Cependant, outre les contributions sur le sujet, le Département est tout à fait conscient du dysfonctionnement de cette place. Le Département a d'ores et déjà intégré cette thématique dans le programme de maîtrise d'œuvre afin de garantir une cohérence entre les aménagements cyclables prévus pour la RD920. Ainsi, les pistes bidirectionnelles existantes disparaîtront pour redonner place à des pistes unidirectionnelles conçues sur le standard RER Vélo.

Le réaménagement envisagé pour les circulations autour cette place, devra également évaluer et apporter des solutions afin de sécuriser les traversées piétonnes notamment vis-à-vis des tournes à droite. Le projet devra ainsi travailler sur le positionnement des passages et des carrefours à feux afin de renforcer la perception visuelle de chacun.

Par ailleurs, il paraît absurde de prolonger la piste cyclable en la faisant passer au milieu de la place de par l'impact et les problématiques de réinsertion des cyclistes que provoquerait un tel choix. Le Département n'accèdera pas à la demande.

Au travers de cette action, le Département souhaite évidemment être moteur dans le rétablissement d'une certaine lisibilité de l'espace public et ainsi limiter les risques d'accidents entre les différents usagers.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend acte de la position du maitre d'ouvrage qui reconnaît un dysfonctionnement de la circulation des mobilités douces sur cette place, dysfonctionnement qui, s'il n'était pas traité, pèserait sur la bonne fin de la requalification de la RD 920 dans son ensemble.

Elle apprécie que le maitre d'ouvrage ait d'ores et déjà intégré cette thématique dans le programme de maîtrise d'œuvre, notamment afin de créer, autour de la place, des pistes cyclables unidirectionnelles et de sécuriser les traversées piétonnes notamment vis-à-vis des tournes à droite. Ces mesures portant sur le positionnement des passages et des carrefours à feux seraient de nature à renforcer la perception visuelle de chacun.

4.3.4. Thème N°4 : Les conséquences environnementales

4.3.4.1. Sous-thème : Les arbres

Ce sous-thème a été évoqué de très nombreuses fois, et très souvent pour regretter la disparition de nombreux arbres adultes et/ou pour demander d'en créer davantage.

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

Qui demande la « *création massive d'arbres* »

Observation N°18 de M. FAGEON sur le registre dématérialisé :

« *Pour les arrêts de bus, une végétalisation au-dessus des abris bus est aussi possible* ».

Observation N°48 de Mme HATON sur le registre dématérialisé :

« *Et le pire est de couper les arbres, même si certains platanes sont malades, ces arbres sont nécessaires et indispensables (atténuation de la chaleur et pollution, réserve de biodiversité, et parce qu'ils sont le vivant)* ».

Observation N°54 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« *Dans un but esthétique et de réduction du bruit avoir une maximisation du nombre d'arbres* »

Observation N°57 de la ville de Bagneux sur le registre dématérialisé :

« *Dans le scénario TPC présenté en 2019, il y avait beaucoup moins d'arbres à abattre que dans le projet soumis à enquête publique. -Est-il possible de sauver plus d'arbres en recalant les espaces ?*

Dans le cadre ou cela ne serait pas possible il est demandé d'implanter un alignement d'arbres de taille très importante au plus proche des bandes de roulement de voirie pour créer des effets visuels de type portail, porches et d'habiller les gabarits. L'objectif est d'occuper l'espace pour diminuer la vitesse des automobilistes.

Il est demandé de planter d'avantage d'arbres dans le TPC, pour créer une impression de voirie plus végétalisée, diminuer la vitesse et améliorer le bilan carbone de l'opération ».

Observation N°63 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« *Plus d'arbres* ».

Observation N°70 de M. DELBOS sur le registre dématérialisé :

« *Quant à la végétalisation, elle prendra la forme d'un étroit alignement d'arbres axial, au lieu d'une large bande plantée en terre-plein, ce qui est déjà beaucoup* ».

Observation N°87 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« *Biodiversité : combien d'essences :*

La notice C ne parle que de 3 essences d'arbres par bosquet, sans préciser la quantité totale d'essences utilisées. Merci de préciser ce point, et de tendre vers un chiffre plus élevé ».

Observation N°93 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« *Alignement d'arbres existant (de part et d'autre de la RD 920)*

Supprimer autant d'arbres matures pour planter de jeunes arbres est un non-sens écologique : et ce ne sont pas les jeunes arbustes qui contribueront à rafraichir en période de canicule ; Après un confinement et après les températures caniculaires de l'été dernier, avoir un arbre mature sous sa fenêtre est un véritable LUXE. Or, à ma connaissance, les fenêtres ne donnent pas sur des terre-pleins centraux. PARCE QU'UN arbre MATURE est une richesse ECOLOGIQUE (il existe des chauves-souris et des rapaces, espèces protégées qui vivent dans ces arbres) ».

Observation N°154 de Mme LABROUSSE sur le registre dématérialisé :

« *Prendre sa part (comme tout projet d'aménagement) dans l'adaptation au réchauffement climatique et à ce titre, et oser assurer une végétalisation importante (arbres)* ».

Observation N°177 de M. NICOLAS sur le registre dématérialisé :

« Il semble ainsi intéressant de créer un parvis végétalisé et arboré plus large à l'est de la place de la Résistance à Bourg la Reine (côté commerce) en lieu et place de la contre-allée proposée dans le projet ».

Observation N°179 de Mme GARREAU sur le registre dématérialisé :

« Des arbres /végétaux entre les axes routiers et des pistes vélo/piéton permettent de réduire la pollution au niveau des trottoirs ».

Observation N°187 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il faut limiter au maximum l'abattage d'arbres sur la portion de la RD920 concernée. Les arbres plantés doivent correspondre à des essences adaptées au (futur) climat local en évitant absolument les alignements composés d'une seule essence. Il faut prévoir un cheminement piéton ombragé ».

Observation N°213 de Mme MOITRIER sur le registre dématérialisé :

« Vous parlez de végétalisation ! Oui mais celle-ci ne se fait pas au nombre d'arbres ».

Observation N°215 de Mme JERSYK sur le registre dématérialisé :

« Les arbres doivent rester à leur place (et non pas abattus et remplacés par des jeunes arbres qui mettront 50 ans à faire de l'ombre), car ils ombragent les trottoirs où circulent les piétons mais aussi les pistes cyclables. Avec les étés caniculaires que nous allons avoir désormais, cela est extrêmement important pour la viabilité de la ville ».

Observation N°219 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Et les arbres ? Le projet met en avant un solde positif en nombre d'arbres (500 nouvelles plantations pour 300 abattages - Etude d'impact section 5.1.3.2). Cela signifie que pour les auteurs, un platane de 20m vaut un arbre de 2m nouvellement planté. Combien de feuilles en moins ? Combien d'ombre en moins ? C'était déjà un non-sens en 2018 de proposer cela. En 2023 c'est aberrant ».

Observation N°221 de M. BOUCHEZ sur le registre dématérialisé :

« Pourquoi abattre 350 arbres qui contribuent à apporter de l'ombre aux bâtiments qui bordent la RD920 ? Ne peut-on pas rajouter 600 arbres sans détruire les autres et transformant ainsi cette route en boulevard avec une double rangée d'arbres ? ».

Observation N°238 de Mme GERARD sur le registre dématérialisé :

« Plusieurs solutions sont à étudier pour conserver les arbres (quel massacre général !) ».

Observation N°247 de M. GERALD sur le registre dématérialisé :

« La préservation des espaces verts en respectant l'alignement des arbres ? ».

Observation N°250 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Globalement le fait que les pistes cyclables soient proches d'arbres me semble une bonne chose pour ombrager les pistes cyclables l'été, même si les racines dégraderont probablement ces pistes. Concernant ces arbres, il me paraît utile de planter des arbres différents pour éviter la propagation des maladies (ce qui arrive actuellement sur d'autres routes du 92 où une seule espèce a été plantée), et résistants à la sécheresse pour qu'ils puissent durer plusieurs décennies ».

Observation N°263 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Afin de limiter les effets des prochaines canicules et éviter les îlots de chaleur, végétaliser a minima la partie située entre le flux/le parking motorisé et la piste cyclable, prévoir de planter des arbres sur cet axe très minéral ».

Observation N°264 de Mme THOMAS sur le registre dématérialisé :

« La conservation au maximum des arbres existants -> nouveau arbre pas assez robuste ni développés pour apporter quelque chose, les arbres existants sont centenaires et il n'en reste plus du tout à Montrouge. Choix de tout enlever pour planter des arbustes « paysager » ».

Observation N°268 de M. PITEL sur le registre dématérialisé :

« De nombreux arbres sont supprimés et remplacés par bien moins (environ 1 arbre sur 2) ».

Observation N°276 de Mme. MOUILLE-RICHARD sur le registre dématérialisé :

« Pour la végétation : l'étude d'impact mentionne que "le diagnostic des arbres fait apparaître un état général des arbres assez hétérogène" (§3.5.2.3). Pourquoi abattre autant d'arbres ».

Observation N°286 de Mme. DELAUBIER sur le registre dématérialisé :

« Conserver les arbres anciens me paraît important au regard des températures à venir... replanter des arbres jeunes ne fournira pas la même fraîcheur avant des dizaines d'années ».

Observation N°287 de M. LANCEL sur le registre dématérialisé :

« Le projet prévoit d'abattre 350 grands platanes sur 470, sachant qu'au final le nombre d'arbres abattus peut être supérieur. Cette masse végétale contribue à réduire les effets du réchauffement climatique. Le projet ne donne pas d'évaluation de la masse végétale atteinte dans 5, 10 et 20 ans ».

Observation N°289 de M. GARRABOS sur le registre dématérialisé :

« Conserver les platanes de la RD920. J'ai constaté dans le projet de requalification de la RD920 secteur Nord, la coupe de 300 platanes mûres. Ces arbres d'alignement sont protégés par l'article L350-3 de la loi environnement et sont nécessaires pour lutter contre la pollution et le réchauffement climatique qui ne font qu'augmenter d'année en année. Couper ses arbres serait dramatique car il faudrait 20 à 30 ans pour que des nouveaux sujets soient aussi efficaces que ces platanes matures ».

Observation N°298 de M. PASTEAU sur le registre dématérialisé :

« Les arbres sont quant à eux trop peu nombreux (500) pour atténuer l'impact des épisodes caniculaires dans cette zone parmi les plus exposées de l'Île-de-France à l'effet d'îlot de chaleur urbain ».

Observation N°300 des animateurs de la CATTE VSGP sur le registre dématérialisé :

« Pas d'abattage systématique des arbres ».

Observation N°302 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« Développement des arbres Il est aujourd'hui admis que les arbres ne se développent pas si les conditions leurs sont inadaptées (même si le ou les arbres sont dessinés sur un plan). Parmi ces conditions il y a : - le besoin d'espace, tant pour les racines que pour le feuillage - le besoin d'un écosystème : un arbre isolé n'a pas la capacité à survivre- le besoin de pleine terre et d'eau. Les rangées d'arbres sur terre-plein central ne bénéficieront pas de ces conditions et il paraît plus respectueux de les déporter sur les bandes latérales. D'autre part, des arbres dits "de première grandeur" (5 à 6 m) sont en fait des nains végétaux : ils atteignent à peine le plafond d'un 1° étage. Le projet pourrait être révisé avec la plantation de "vrais" arbres ».

Observation N°307 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« 300 platanes à abattre ? La 1ère chose à faire à l'heure actuelle c'est de préserver nos espaces verts et nos arbres, vous faites le contraire, ça n'est pas ingénieux ».

Observation N°309 de Mme DEMARLE sur le registre dématérialisé :

« Je souhaite que cette avenue soit arborée, je serais contrariée que les arbres soient coupés. J'espère qu'ils seront conservés et d'autres plantés ».

Observation N°310 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« L'implantation des arbres et des voies de circulation : planter des arbres entre les deux sens de circulation routière condamne toute future évolution de cet aménagement de l'impossibilité de déplacer ces premiers. Par exemple, un éventuel futur projet de tramway serait exclu. À mon sens, les voies de circulation routières devraient être regroupées pour en réduire l'emprise sur la voie publique, et permettrait de créer d'îlots de verdure/fraicheur plus conséquents et efficaces ».

Observation N°328 de Mme MOLIERE sur le registre dématérialisé :

« Le projet semble parti pour couper les arbres existants. Or les platanes ou autres essences de grande ampleur ne sont pas remplaçables dans un délai raisonnable, et ces grands arbres ont un rôle lui aussi irremplaçable. Il ne paraît pas nécessaire de les remplacer dans leur totalité (s'agissant des grands arbres), cela doit se limiter aux sujets trop atteints pour subsister ».

Observation N°328 de M. DEMOLLIENS sur le registre dématérialisé :

« Il est dit que les arbres ne peuvent être conservés du fait d'un diagnostic phyto médiocre (ce qui, entre 27 / 105 Export généré le 02/03/2023 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 01/03/2023 00:00:00 et le 01/03/2023 23:59:59 parenthèses, me paraît douteux sur certains beaux sujets au niveau de Montrouge) ».

Observation N°330 de M. DEMOLLIENS sur le registre dématérialisé :

« Il est dit que les arbres ne peuvent être conservés du fait d'un diagnostic phyto médiocre (ce qui, entre 27 / 105 Export généré le 02/03/2023 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 01/03/2023 00:00:00 et le 01/03/2023 23:59:59 parenthèses, me paraît douteux sur certains beaux sujets au niveau de Montrouge) » « Enfin, et ce sera ma dernière remarque, il y a un réel problème dans le choix des essences proposées. Il est inconcevable de planter des Malus Tschonoskii et des Gleditsia triacantho qui sont toutes deux des essences exotiques ! La première est issue du Japon et la seconde, le févier d'Amérique, d'Amérique du Nord. Il est à noter qu'aucune de ces deux essences ne fait partie du catalogue de flore vasculaire d'Ile de France. J'ajoute que le Malus choisi est à croissance lente, ce qui repousse à plusieurs années les vues proposées en perspective dans le dossier. Il existe suffisamment d'essences d'alignement dans le catalogue (Tilia, Malus Sylvestris, Quercus, Charmes, etc.) pour ne pas aller dans des registres comme ceux-ci, même d'un point de vue paysager. Il me semble que ce point doit être modifié, surtout sur un projet mené par une entité publique ».

Observation N°340 de M. GERBER sur le registre dématérialisé :

« Les platanes ou autres essences de grande ampleur ne sont pas remplaçables dans un délai raisonnable. Le projet doit préserver un maximum d'arbres existants ».

Observation N°343 de Mme NEDELEC sur le registre dématérialisé :

« Dans une situation d'effondrement de la biodiversité et de dérèglement climatique, il est reconnu comme nuisible d'abattre des arbres. La destruction d'alignements est interdite par l'article 350-3. Abattre des arbres en croyant anticiper le risque qu'ils supportent mal le changement climatique est une idéologie effarante et rétrograde, comme si l'on décidait de se faire arracher toutes les dents au cas où elles tomberaient toutes dans 30 ans ! Et c'est la même ritournelle partout, à Paris notamment, au bois de Vincennes etc. ».

Observation N°7 de M. LOOTEM sur le registre papier de Montrouge :

« Dans le dernier tronçon de Montrouge arrivant sur Paris, la partie centrale n'est pas arborée (ou avec de la verdure et des buissons) et pourtant c'est bon pour l'ombre et cela atténue le bruit et ça diminue la pollution ».

Observation N°4 d'un anonyme sur le registre papier de Cachan :

« Pourquoi par contre ne pas planter des arbres tout le long du terre-plein central ? Cela rendrait à la RN son caractère d'Avenue. Par ailleurs je trouve extrêmement dommageable qu'il soit prévu l'abattage de la quasi-totalité des arbres qui sont magnifiques. Les arbrisseaux plantés à la place

mettront des dizaines d'années à atteindre cette taille, c'est donc une altération à très long terme. Je suis très sceptique concernant les diagnostics parasitaires qui sont devenus systématiques. Tous les vieux arbres sont atteints de parasites et c'est NORMAL ! C'est la vie des arbres ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Comme il a été rappelé pendant les réunions publiques, le Département est engagé pour le maintien et le développement de son patrimoine arboré. La politique du Département en matière de « revégétalisation » de l'espace public se veut ambitieuse et exemplaire. À ce titre, le Département, qui gère 31.000 arbres d'alignement de long de ses routes, se dote de moyens de contrôle et accompagne les concepteurs de projet afin de protéger et valoriser le patrimoine arboré. Aussi tout abattage proposé par le Département est le résultat d'études et de réflexions approfondies visant à envisager toutes solutions alternatives avant celle de l'abattage.

Concernant la RD920, le projet prévoit au stade de l'enquête publique :

- Un abattage de 355 arbres ;
- Le maintien de 47 sujets ;
- La plantation à terme de 577 arbres ;
- Soit 624 arbres à l'issue des travaux.

Pour apprécier l'analyse du Département du sujet, il convient de rappeler quelques éléments d'appréciation sur le patrimoine existant.

Le patrimoine existant est en effet composé majoritairement de platanes sur l'ensemble du linéaire. L'essentiel du patrimoine a été planté dans les années 1960-1970. Les arbres peuvent donc être considérés comme matures sur le périmètre opérationnel de requalification.

Le Département a réalisé un diagnostic phytosanitaire en 2018, qui a été mis à jour en 2022. Ce diagnostic, réalisé par un cabinet extérieur indépendant, fait apparaître un état général des arbres assez hétérogène. Une partie des sujets est parasitée par des agents lignivores (phellin tacheté, massaria et polypore hérissé) et d'autres présentent des lésions importantes ou des défauts majeurs. Sur l'ensemble des arbres étudiés, plus de 28% présentent des lésions du fait de dégradations importantes (nuisibles, cavités, ...) ou de défauts majeurs (écorces incluses).



Photo d'une Cavité ouverte



Photo d'un Polypore hérissé

Le bilan par communes des classes phytosanitaires des arbres d'alignement de la RD920 est le suivant :

Etat-phytosanitaire-des-arbres-(2020-2022)						
Effectifs-et-%	C0-et-C6	C1	C2	C3	C4	C5
Bourg-la-Reine						
Effectifs	1	116	26	4	2	0
%	1%	78%	17%	3%	1%	0%
Bagneux						
Effectifs	14	18	43	40	6	1
%	11%	15%	35%	33%	5%	1%
Cachan						
Effectifs	7	15	32	18	18	2
%	8%	16%	35%	20%	20%	2%
Arcueil						
Effectifs	8	2	12	15	9	1
%	17%	4%	26%	32%	19%	2%
Montrouge						
Effectifs	9	32	36	13	12	0
%	9%	31%	35%	13%	12%	0%
Total						
Effectifs	39	183	149	90	47	4
%	8%	36%	29%	18%	9%	1%

Ce bilan fait état de 469 arbres diagnostiqués car le périmètre du diagnostic est un peu plus élargi que celui de la requalification en intégrant notamment la place de la Vache Noire à Arcueil.

Les classes phytosanitaires sont définies de la manière suivante :

- C0 : emplacement vide
- C1 : Arbres sains
- C2 : Arbres avec des lésions sans gravité
- C3 : Arbres avec des lésions importantes
- C4 : Arbres avec des lésions importantes évolutives
- C5 : Arbres nécessitant un abattage
- C6 : souches

Les 28% d'arbres qualifiés d'un état médiocre d'un point de vue phytosanitaire l'ont été en considérant les classes C3, C4 et C5.



Par ailleurs, les racines superficielles remettent en cause l'accessibilité des futurs espaces dédiés aux piétons et cyclistes. Les racines superficielles, altérant les revêtements de trottoirs révèlent en général l'exiguïté des fosses d'arbres dans lesquelles ils ont été plantés et donc leur besoin de s'étendre afin de trouver des ressources complémentaires.

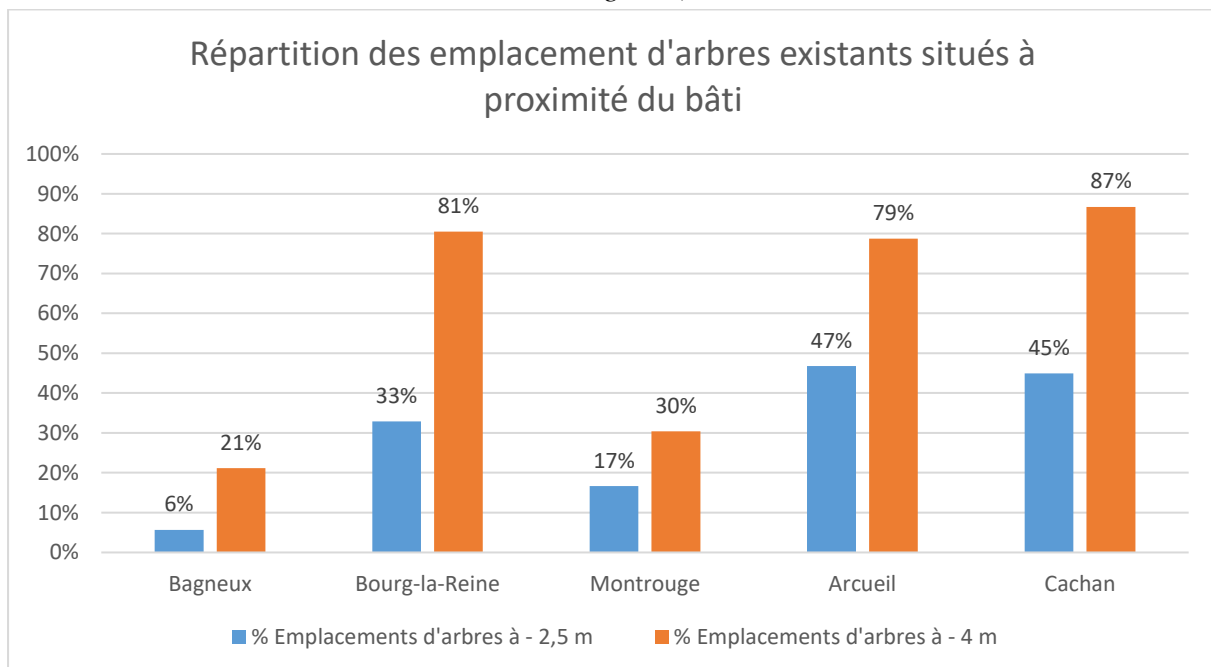


Les coupes

drastiques pratiquées auparavant, les houppiers taillés latéralement en raison de la proximité du bâti, les amputations des racines d'ancrage et du système racinaire nourricier entraînent le dépérissement rapide des arbres et augmentent le risque de chute.



Photo d'un système racinaire colonisé par un champignon lignivore (17/02/17 Avenue Foch - Bagneux)



L'ombrage apporté par les platanes est en effet indéniable en période de chaleur pour les riverains. Néanmoins, les coupes pratiquées par le passé l'ont été aussi sur la demande de ces derniers, afin de gagner en luminosité dans les appartements. En outre, il convient également de mettre en exergue que le platane est parfois responsable d'allergie sévère avec le tigre du Platane ou encore le délitement des fruits qui peuvent provoquer des détresses respiratoires. Le Département reçoit régulièrement des courriers se plaignant de ces nuisances.

Quelle a été l'approche du projet pour aboutir à un abattage de près de 90 % du patrimoine arboré de la RD920 ?

Le premier objectif du projet de requalification est d'apaiser les circulations notamment en réattribuant près de 3 ha de voirie en faveur des mobilités actives. Pour y parvenir, le Département compte tout particulièrement décliner le profil du CEREMA afin de limiter les risques de conflits cyclistes-Piétons.

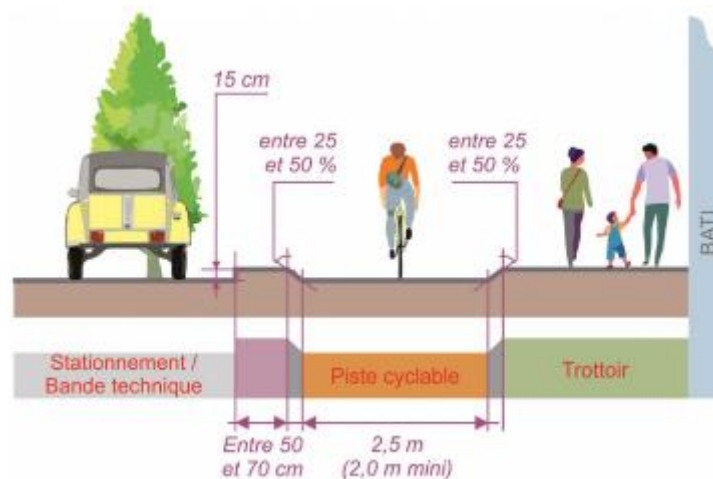


Figure 15 : profil du CEREMA que le Département souhaite décliner sur le projet de requalification

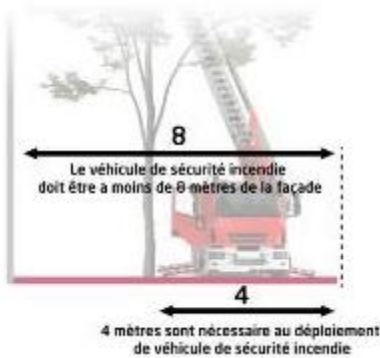
Ce principe de décaissement de la piste cyclable aura nécessairement une incidence sur les racines des platanes existants. Un effet, de par le nivellement des seuils des bâtis, la rehausse des trottoirs est impossible et ceci afin de garantir l'évacuation des eaux pluviales vers le domaine public. Or l'enfouissement ou au contraire le décaissement autour du collet des arbres entraîne leur condamnation à court terme.

Par ailleurs, le projet, afin de garantir sa durabilité et son exploitation facilitée, se doit de reprendre l'ensemble des couches de structures sous trottoirs et pistes cyclables (environ 30 cm d'épaisseur de la façade à la bordure fil d'eau du projet), ce qui aura inévitablement un impact sur la préservation des racines et donc sur la pérennité de l'arbre.

Ainsi, la reprise de structure sous accotement sera en interaction complète avec les matériaux de voirie à appliquer. Il y a donc un non-sens à concevoir des constitutions de trottoirs intégrant ces racines de surface. Par ailleurs, il serait dommageable au vu de ces éléments de contexte que le projet n'atteigne pas son objectif de rendre les trottoirs praticables et conformes aux normes d'accessibilité PMR.

L'autre aspect important pris en considération pour la conception du projet est la défense incendie des biens et des personnes. Le Département doit en particulier veiller à ce que la défense incendie des bâtiments d'habitation, des Équipements Recevant du Public et enfin des bâtiments à usage professionnel puisse être correctement assurée.

Pour ce faire, le projet a 2 possibilités : soit assurer la défense incendie depuis la RD920, soit créer une structure renforcée sur trottoir de façon à y permettre la circulation des engins de la BSPP. Le document de référence est le « guide voirie relatif à l'accès des secours », édité par la brigade en février 2022.



Sur la RD920 qui est considérée comme une voie engin, la défense incendie se fait depuis la chaussée. Le camion doit être à moins de 8 mètres de la façade à défendre, la bande de stationnement ne pouvant pas être utilisée pour cette mise en station.

En cas d'impossibilité de respecter cette contrainte, le maître d'ouvrage doit alors prévoir une voie engin sur trottoir afin de permettre la bonne circulation et la mise en station des camions échelles de la BSPP. Cette voie doit alors faire 4 mètres de largeur minimum, libre de tout mobilier urbain pouvant entraver la défense incendie. En écho avec l'argument précédent, la constitution d'une structure

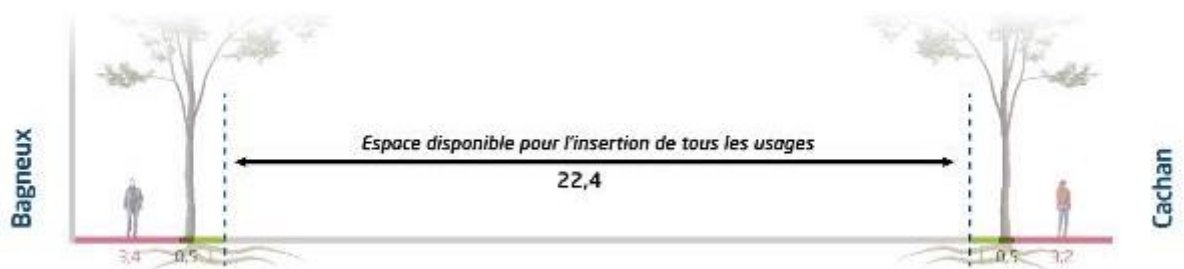
renforcée sur trottoir, c'est-à-dire avec des épaisseurs de matériaux plus importantes, entrera également en interaction avec les racines de surface avec les mêmes écueils décrits précédemment.

Au regard des contributions, le Département s'est livré à un exercice afin d'apprécier la demande de conserver les arbres existants et surtout d'en évaluer les conséquences sur les objectifs annoncés du projet.

Pour cet exercice, 5 profils en travers ont été réalisés en ciblant des zones où les arbres sont sains d'un point de vue phytosanitaire. À cet effet, la distance exacte entre l'extrémité du tronc concernée et la limite de propriété ou le bâtiment a été mesurée.

1/ **La situation actuelle** : au droit du 286 Av. Aristide Briand, à Bagneux, la largeur de l'avenue est de 32 mètres. En conservant les deux rangées d'arbres d'alignement, il reste 22,4 mètres disponible pour les autres usages.

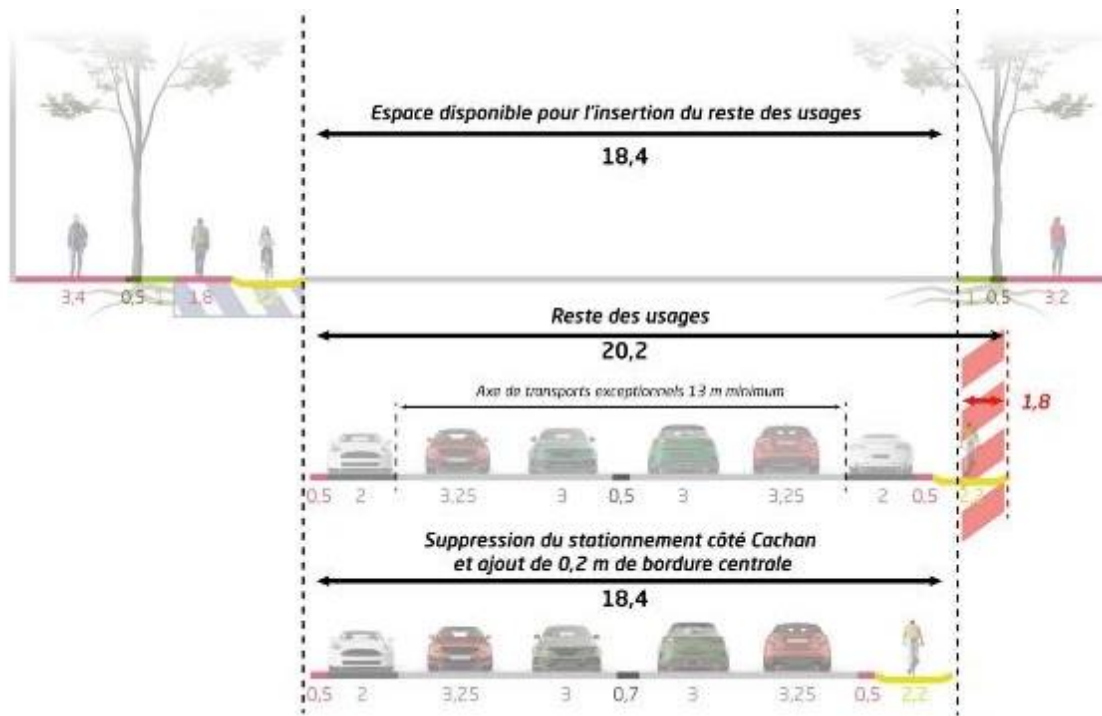
Plan de situation et diagnostic phytosanitaire du profil étudié



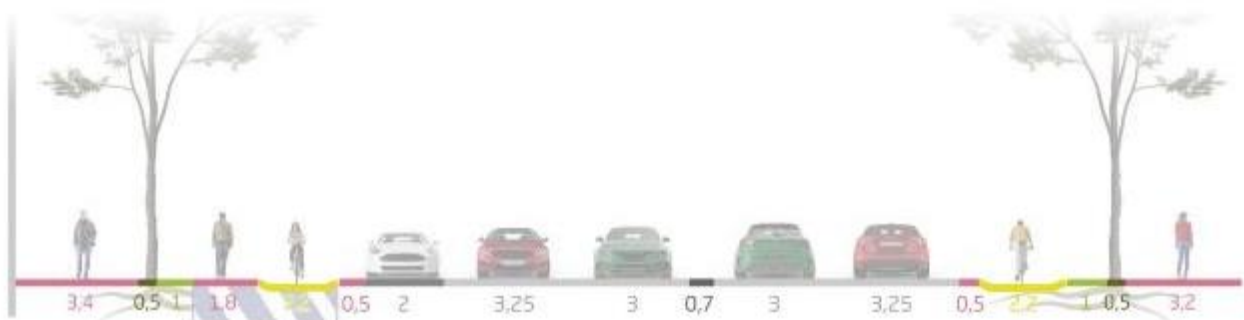
2/ **La sécurité incendie** : un véhicule incendie, en cas d'intervention, doit se trouver à moins de 8 mètres de la façade (réglementation). Il se positionne donc sur le futur trottoir et sur la future piste cyclable, côté Bagneux. Ces derniers devront faire l'objet d'une structure renforcée. La construction de cette structure aura pour conséquence de couper des racines des arbres existants.



3/ **Le partage de l'espace entre tous les usagers** : la RD920 est classée comme axe de transports exceptionnels. Cela nécessite donc 13 mètres (y compris une bordure centrale). En intégrant le trottoir et la piste cyclable côté Bagneux (compatible avec la sécurité incendie), et en intégrant la voirie compatible avec les transports exceptionnels, il manque 1,8 m sur la largeur de la voie. Le stationnement côté Cachan ne peut alors être intégré à l'aménagement.



4/ **Le profil en travers** avec maintien des arbres existants, une structure de trottoir renforcée côté Bagneux et la suppression du stationnement côté Cachan, et sans terre-plein central arboré.



Cotations en mètres

- | | |
|---|--|
|  Trottoirs |  Piste cyclable |
|  Arbres |  Stationnement |
|  Espaces verts |  Chaussée |

Dans cet exercice, le Département a minimisé la bande fonctionnelle à 1 mètre de largeur au regard de la voie engin, alors que les réflexions en la matière plaident plutôt pour un écart de 1,5 mètre :

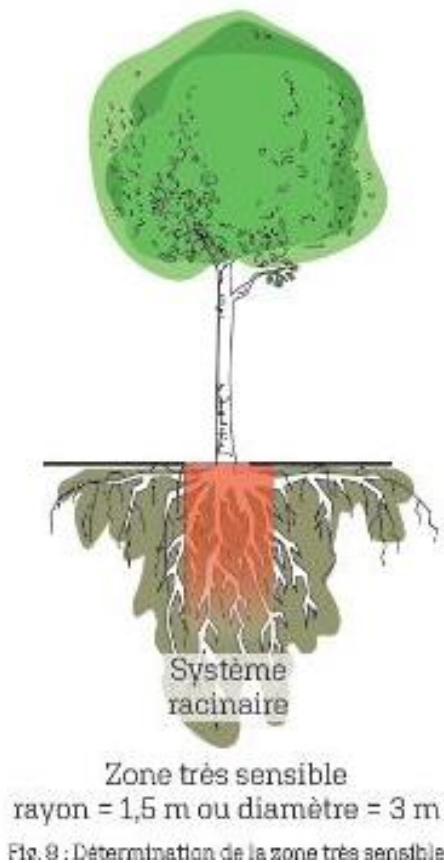


Fig. 8 : Détermination de la zone très sensible



Fig. 9 : Détermination de la zone très sensible

Figure 16 : Zone très sensible du système racinaire (Réflexion interne au département)

En conclusion dans ce cas de figure, le maintien des arbres est toujours physiquement possible. Néanmoins ce choix a inévitablement un impact sur les autres objectifs du projet de requalification. Les premières variables d'ajustement de ce maintien sont le stationnement et le terre-plein central planté. De plus, il ne garantit en aucune manière la pérennité des arbres, puisque nous porterions gravement atteinte au système racinaire avec une possible remise en cause de la stabilité et une exposition accrue aux lignivores.

Concernant le stationnement, le bilan actuel de -89 places serait encore dégradé et ceci malgré les demandes des communes et des commerçants de maintenir une offre nécessaire à leurs activités. En outre, la suppression du terre-plein central planté réduirait considérablement le bilan des plantations et mettrait à mal la stratégie du Département sur la désimperméabilisation des sols. L'objectif de régulation des eaux pluviales via des espaces d'infiltration serait remis en cause au regard des exigences du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau) de la Bièvre. En conséquence, il y a de fortes probabilités que le Département soit contraint de généraliser la mise en œuvre de bassins en génie civil enterrés pour gérer les volumes nécessaires à cette régulation, ce qui est contradictoire avec la volonté de limiter l'empreinte du projet sur les ressources naturelles.

Par ailleurs, la généralisation de mise en place de voie engin sur les trottoirs entre en contradiction avec la réappropriation de l'espace public par les piétons. La bande des 4 mètres nécessaire à la défense incendie interdirait toute mise en place de mobiliers urbains, de signalisations verticales à l'attention des cyclistes. La valeur architecturale et paysagère de ce parti d'aménagement entamerait de facto la conversion de la RD920 en boulevard urbain.

Châtillon - Clamart : les 105 arbres abattus le long du tram T6 seront remplacés

Le Département prévoit le abattage de platanes, qui ont été fragilisés par de nombreux facteurs, notamment l'âge.



alignements (retrouver des emplacements de fosses d'arbres de qualité) serait en outre compliquée à réaliser dans cette configuration.

En conséquence, le maître d'ouvrage considère que la préservation des arbres en place ne peut être sérieusement garantie et que, au vu de l'investissement consenti sur le long terme, il est plus raisonnable de renouveler les alignements d'arbres existants dans leur quasi-totalité. Cela permet d'envisager, sur le long terme, une croissance plus sécurisée d'arbres nouveaux en remplacement des platanes existants, dont l'état phytosanitaire montre en partie que le remplacement sera de toute façon nécessaire à moyenne échéance, et une meilleure capacité de lutte contre les îlots de chaleur.

Néanmoins, les études préliminaires ont été menées de façon conservatoire et sont donc sans doute très pessimistes dans la possibilité de conserver les arbres ; L'expérience récente (cf. ci-dessous) montre que les études opérationnelles, menées par un groupement de maîtrise d'œuvre comprenant un professionnel du paysage et de l'arbre, permettent généralement de trouver des solutions qui améliorent ce bilan. Le Département est donc raisonnablement optimiste sur la possibilité de conserver in fine un plus grand nombre d'arbres tout en appliquant son programme de requalification de cet axe.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est favorable au maintien du maximum d'arbres possibles dès lors que leur état sanitaire le justifie et est compatible avec le projet de requalification envisagé.

Par ailleurs il conviendra que le maître d'ouvrage se rapproche de la commune de Montrouge dont le maire a déclaré lors de son audition par un des commissaires enquêteurs que ses services avaient transplanté des arbres adultes de sa commune dans un autre emplacement et que ces arbres transplantés avaient continué à prospérer.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

Pourrait-il être envisagé de remplacer les arbres abattus par des arbres déjà adultes cultivés préalablement dans des serres franciliennes ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Il faut préciser déjà ce qu'on entend par arbre adulte. Les succès de survie des arbres diminuent avec l'âge des sujets d'autant qu'ils sont plus difficiles à mettre en place dans les fosses d'arbres.

En outre, il faut préciser comme cela a été évoqué lors des réunions publiques, qu'il y a une difficulté à trouver des arbres de tailles honorables en pépinière. Les arbres envisagés auraient une circonférence du tronc en taille 25/30, 30/30. Habituellement, les arbres plantés dans les projets de requalification possédaient plutôt des circonférences en 18/20 ou 20/25. Le Département

surclasserait donc les arbres qui seraient mis en place avec des hauteurs comprises entre 5,5 et 6 mètres, ce qui est quand même relativement important pour un projet de cette envergure.

Fort de cette analyse, il est vrai que les nouveaux arbres d'alignement ne remplaceront pas tout de suite les bénéfiques apportés par les platanes existants. Néanmoins, à l'image des tronçons récemment mis en service sur la commune de Bourg La Reine, l'effet de voute offert par les arbres d'alignement est relativement rapide à obtenir. La qualité des fosses d'arbres est pour beaucoup dans l'atteinte de l'effet escompté et pour le changement de physionomie des abords de la RD920 sur ces sections, avec des sujets qui grandissent en port libre, contrairement à la majorité des sujets existants.

Par ailleurs, l'ombrage offert par les arbres sur les revêtements n'est pas le seul axe de lutte contre les ilots de chaleur que le Département envisage de décliner. La mise en place des noues, du terre-plein central planté, de stationnement permettant l'infiltration et enfin l'utilisation des revêtements avec un albédo plus important sont autant de champs qui seront développés par la suite lors des futures études du maître d'œuvre.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête est consciente des difficultés inhérentes au remplacement des arbres abattus par des arbres déjà de taille respectable cultivés préalablement dans des serres franciliennes.

Elle considère cependant que cette possibilité ne doit pas être exclue et que compte tenu des délais de réalisation du projet il conviendrait que le maître d'ouvrage se rapproche d'ores et déjà des serres franciliennes existantes pour envisager cette possibilité sur des essences préalablement définies ®

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête

Une des observations conteste les choix possibles des arbres de remplacement, s'agissant notamment d'essences considérées comme exotiques. Quel est l'avis précis du maître d'ouvrage sur ce point ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En premier lieu, il convient de rappeler que les platanes (*Platanus acerifolia*) sont également des essences exotiques, certes d'un autre temps. En effet, les platanes correspondent à des hybrides fertiles issus d'un croisement entre le platane d'Orient, *Platanus orientalis* L., originaire d'Asie de l'Ouest, et le platane d'Amérique, *Platanus occidentalis* L., originaire d'Amérique du Nord.

Par ailleurs la réserve de biodiversité offerte par les alignements de platane est extrêmement faible. Quelques chauves-souris (pipistrelle commune) ont été contactées lors des recensements effectués. Concernant l'avifaune, l'enjeu dans l'étude d'impact est considéré comme faible à modéré. Seul le moineau domestique dont les populations sont en fortes régression pourrait représenter un enjeu local.

La sensibilité la plus importante porte donc sur les chiroptères et notamment la pipistrelle commune présente sur le site. 31 gîtes potentiels ont été recensés lors des reconnaissances sur site par l'écologue au moment de la rédaction de l'état initial de l'étude d'impact.



Les incidences sur cette espèce seront évitées notamment par l'adaptation des travaux d'abattage au calendrier biologique de celles-ci (période d'hibernation). Des prospections préalables des zones concernées seront réalisées avant abattage pour s'assurer de l'absence d'espèces (inspection des cavités arboricoles susceptibles d'être favorables aux chauves-souris dans les arbres d'alignements). À cet effet, un expert écologue sera missionné lors de la phase préparatoire des travaux et pendant la période du chantier. Celui-ci sera sous l'autorité et la responsabilité du maître d'ouvrage. Son rôle sera d'assister le maître d'ouvrage en particulier durant les phases pré-travaux au cours desquelles seront effectuées le dégagement des emprises du chantier avec l'élimination des habitats existants, notamment l'abattage des arbres d'alignements.

Concernant le choix des essences, il n'est pas encore figé à ce stade. La plantation de *Malus Tschonoskii* et des *Gleditsia triacantho*, décrits dans l'étude d'impact n'est plus à l'ordre du jour. Pendant les réunions publiques, le Département a évoqué la plantation des essences suivantes : les micocouliers de Provence et des ormes hybrides. Ces essences sont en effet mieux adaptées aux enjeux du réchauffement climatique et sont par ailleurs peu enclines aux maladies connues.

Les micocouliers de Provence sont des arbres méridionaux présents sur tout le pourtour méditerranéen, bien adaptés donc aux enjeux du réchauffement climatique en région parisienne. En outre, cette essence ne connaît pas de problématiques sanitaires à ce jour (pas de champignon pas de parasites connus).

S'agissant des ormes, ces derniers ont subi la graphiose dans les années 1970 et ont été complètement décimés. L'orme faisait partie autrefois, des alignements de routes et était très largement répandu. C'est un arbre qui est très intéressant. Aujourd'hui, des ormes hybrides ont été créés pour être résistants face à la graphiose. En effet, les ormes d'Europe ont été hybridés avec un orme asiatique pour préserver cette essence. Le phénotype de cet orme hybride, se rapproche visuellement beaucoup de l'orme d'Europe. En outre, ces arbres de première grandeur offrent une ombre intéressante. La canopée qui pourrait en résulter serait proportionnée avec la largeur de la RD920.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère également que le remplacement des arbres existants, envisagé par le maître d'ouvrage, doit porter prioritairement sur les ormes hybrides et qu'il convient d'ores et déjà que celui-ci se rapproche des serres présentes en Ile de France pouvant élever ce type d'arbres.

Question complémentaire N°3 de la commission d'enquête

Une autre observation : la N°310 du registre dématérialisé, estime que l'implantation d'arbres entre les deux voies de circulation routière condamnerait toute future évolution de cet aménagement et exclurait un éventuel futur projet de tramway. Quel est l'avis du maître d'ouvrage sur ce point ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En préambule, il est important de noter que l'horizon de réalisation d'un éventuel tramway sur cet axe est au mieux extrêmement lointain. En effet, il n'est absolument pas à l'ordre du jour, ne figure pas dans les projets de l'autorité organisatrice (il serait d'ailleurs en doublon avec le RER B) et, à ce titre, ne devrait pas figurer dans le prochain contrat de plan État-Région.

De notre point de vue, l'implantation des arbres au niveau du terre-plein central n'est pas rédhibitoire avec la création, même très hypothétique, d'un transport en site propre, et il serait

curieux de priver la population d'un projet ambitieux d'amélioration du cadre de vie sur la RD 920, étudié et financé, au bénéfice d'une opération très abstraite.

L'argument qui consiste à affirmer que la plantation d'arbres sur le terre-plein central condamnerait toute évolution ultérieure de l'aménagement repose uniquement sur le présupposé que la nécessaire autorisation préfectorale d'abattage de ces arbres sera refusée. Rien pourtant ne permet de le préjuger sérieusement, et le sujet sera le cas échéant examiné en opportunité par les services de l'État, tout comme d'ailleurs le sera la présente opération de requalification de la RD 920, et comme le sont toutes les opérations du même ordre que mène le Département sur le territoire altoséquanais.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête note que la réalisation d'un projet de tramway, même actuellement hypothétique, sera toujours possible si ultérieurement IDF Mobilités l'intégrait dans ses prévisions et notamment si la réduction de la circulation automobile était telle qu'il serait possible de ne garder qu'une seule voie de circulation dans chaque sens et d'utiliser la 2^{ème} voie pour l'installation d'un tramway ou d'un TCSP.

4.3.4.2. Sous-thème : Le bilan carbone

Quelques observations ont abordé ce thème de façon directe ou indirecte.

Observation N°236 de M. AKBARALY sur le registre dématérialisé :

« Limiter les vitesses des voitures à 50 km/h le long de la Rd920 pour diminuer toutes les pollutions nuisibles au vivant et aux enfants et personnes fragiles. (Économie, réduction de CO2 et les aérosols) ».

« Favoriser subventionner la location de véhicules légers et petits et bas carbone en aménageant une voie spéciale ».

Observation N°326 de M. BRAKEMA sur le registre dématérialisé :

« Concernant la végétation (arbres, buissons ...), il faut tout faire pour maximiser sa présence car elle permet également de réduire les nuisances (Absorption du CO2 et du bruit) ».

Observation N°341 de M. COSTE sur le registre dématérialisé :

« Cependant, le projet tel qu'il est présenté n'est pas satisfait pour satisfaire la demande croissante des gens qui souhaitent se déplacer en vélo pour réduire leurs émissions carbonees ».

Observation N°345 de M. COSTE sur le registre dématérialisé :

« Entreprendre une démarche « bilan carbone » pour le projet RD920 nord. Les éléments soulevés par la MRAe sont majeurs qu'il s'agisse de bilan carbone, pollution atmosphérique ou sonore ».

Observation N°14 d'un anonyme sur le registre papier de Montrouge :

« Bilan carbone complet du réaménagement (y compris le scope 3) publié publiquement avant la réalisation des travaux ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

En effet, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) a recommandé au Département d'entreprendre la réalisation d'un bilan carbone pour ce projet. Le Département suivra évidemment cette prescription en confiant cette mission à son prestataire en charge des études environnementales.

Pour répondre à cette attente, le Département des Hauts de Seine souhaite engager une stratégie carbone permettant d'avoir une vision élargie du projet.

L'évaluation des Gaz à Effet de Serre (GES) sera réalisée selon la méthodologie mise en place par l'ADEME et portée par l'Association Bilan Carbone avec certaines adaptations afin d'être fonctionnelle pour une approche par projet. La méthodologie globale pour mener l'étude est présentée ci-dessous :

- Définition spatiale et temporelle du périmètre du projet ;
- Cartographie des émissions ;
- Établissement du bilan des émissions ;
- Pistes de réduction et indicateurs de suivi ou de vigilance pour la suite des études.

L'étude sera réalisée à l'aide d'un outil développé par un bureau d'études et certifié par l'Association pour la transition Bas Carbone. L'approche conduite est en analyse de cycle de vie, elle permet d'intégrer l'impact à toutes les étapes de vie d'un projet en considérant les émissions amonts et avalées.

La comptabilité GES est une approche en analyse du cycle de vie d'un projet, quatre phases sont donc distinguées :

- La phase conception : il s'agit de prendre en compte l'impact carbone de l'ensemble des équipes ayant participé à la conception du projet ;
- La phase travaux : il s'agit de l'ensemble des émissions générées lors des travaux de construction ou d'aménagement du projet. Elle peut comprendre les émissions liées aux travaux préparatoires, au génie civil et à la voirie et aux ouvrages d'art ;
- La phase fonctionnement : Elle comprend les émissions liées à l'exploitation et la maintenance du projet afin d'assurer sa fonctionnalité et sa pérennité. Elle intègre également dans une certaine mesure l'impact lié à son utilisation par les usagers.
- La fin de vie : il s'agit de l'ensemble des travaux réalisés pour déconstruire le projet afin de restituer le terrain dans son état d'origine. Dans le cadre de cette étude, le projet n'ayant pas vocation à être détruit mais pérenne, la fin de vie ne fera pas l'objet d'une évaluation.

Suivi du bilan carbone pendant les travaux

Les ambitions de performance carbone seront formalisées dans les DCE. Les entreprises travaux devront rendre un premier bilan GES des travaux à réaliser sur lequel s'engager.

En phase travaux, l'impact du projet sera suivi afin de contrôler les engagements des entreprises travaux. Les entreprises sous le contrôle du maître d'œuvre devront faire trimestriellement état des indicateurs choisis pour la requalification de la RD920 sur le même périmètre que celui défini lors de la réponse à l'appel d'offre.

Les postes d'émissions suivants pourront être traités :

- La consommation énergétique des engins,
- la consommation énergétique des ITC,
- les émissions liées au changement d'affectation du sol,
- le transport des matériaux (intran, interne et sortant),
- les matériaux de construction,
- le déplacement du personnel,
- les immobilisations (engins de chantier et ouvrages temporaires nécessaires),
- le traitement des déchets et des déblais.

La trajectoire des émissions GES sera ainsi contrôlée en perspective des objectifs fixés. Le graphique suivant présente un exemple de suivi des émissions objectifs et celles réellement réalisées. Des mesures correctives pourront être mise en œuvre afin de redresser les dérives constatées.

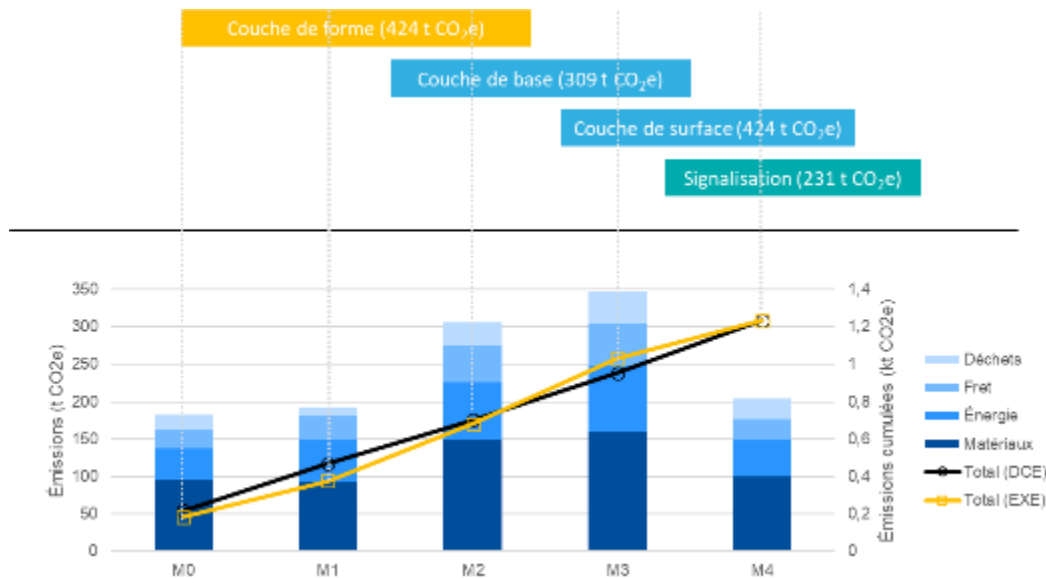


FIGURE 17 : SUIVI DES ÉVOLUTIONS ÉMISSIONS PAR RAPPORT À LA RÉFÉRENCE EN PHASE CHANTIER

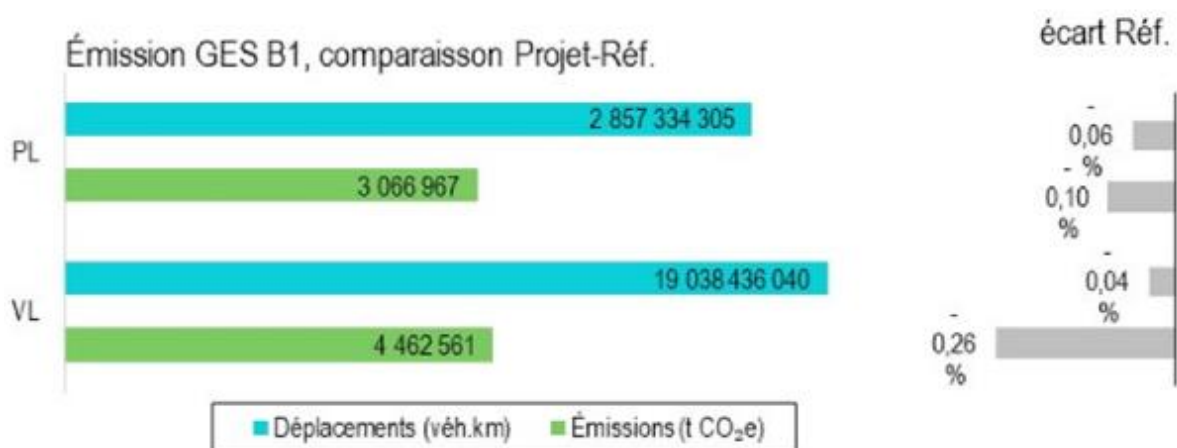
Estimations du bilan carbone en phase d’exploitation

Les émissions de la phase d’exploitation seront calculées pour les paramètres suivants :

- La maintenance du réseau (évaluation des quantités de matériaux, enrobés tièdes, rénovation des chaussées à partir de matériaux recyclés...).
- L’exploitation du réseau (personnel en charge, consommation énergétique des locaux dédiés à la structure, amortissement de l’infrastructure non comptabilisé dans la phase travaux après estimation des émissions indirectes). Ces émissions seront estimées à partir du retour d’expérience du maître d’ouvrage.

Dans la phase exploitation sont intégrées les émissions liées à l’utilisation de la route par les usagers.

Ces émissions indirectement liées au projet seront comptabilisées mais différenciées pour mettre en évidence les émissions directes et indirectes.

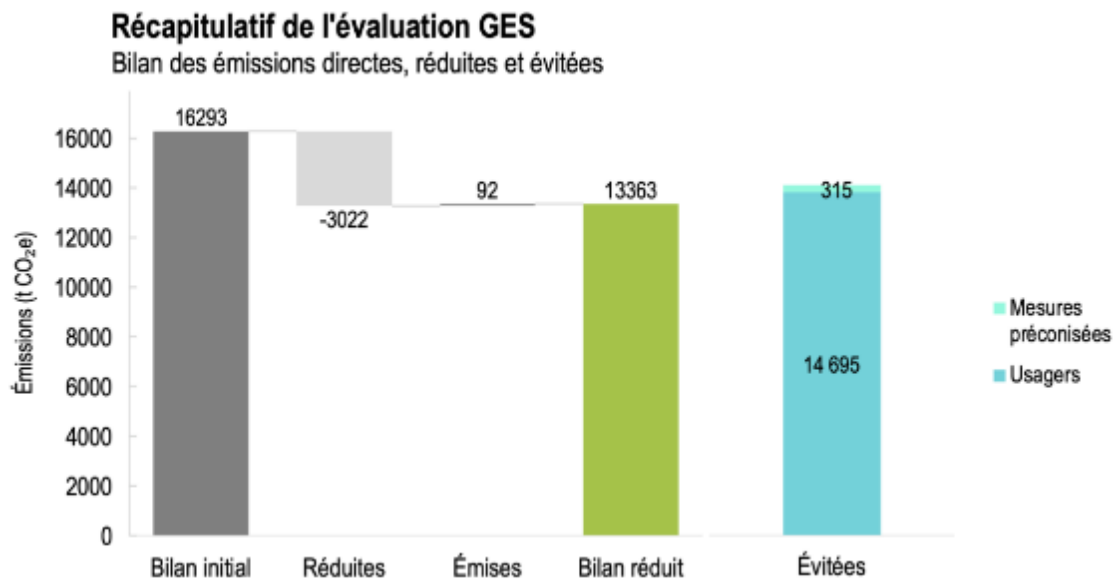


Cette approche permet de valoriser les projets permettant de réduire le nombre de veh.km parcourus ou la congestion (mais nécessite une approche plus précise de l’estimation de la consommation énergétique).

Des recommandations seront données sur l’impact carbone des différents matériaux et acheminement afin de réduire l’empreinte carbone du projet.

En fonction des résultats du bilan, des pistes d'amélioration ou des points de vigilance seront proposées.

À l'issue de l'étude de bilan carbone, une synthèse de l'ensemble des émissions et des mesures associées permet d'apprécier la rentabilité carbone du projet.



Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend bonne des études qui seront réalisées sur les émissions carbone et des dispositifs qui seront mis en œuvre pour en améliorer le bilan.

Question complémentaire de la commission d'enquête

A circulation identique, quel serait le bilan carbone atteint à la fin des travaux en 2030 par rapport au bilan carbone actuel. Sera-t-il inférieur au bilan carbone actuel et pour quelles raisons ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En 2030, les travaux de requalification seront achevés. À circulation identique, la comparaison du bilan carbone par rapport à l'état actuel mettrait en valeur les plus-values du projet grâce à la végétalisation de la RD920.

En 2030, les arbres abattus ne compenseront certes pas encore les platanes existants au regard de l'absorption du CO₂ dans un premier temps. Néanmoins, même si à ce stade il est peu évident de quantifier ce bilan carbone, le projet, avec la dynamique de croissance des nouveaux arbres (avec de bonnes conditions de croissance et notamment de grandes fosses d'arbres) ainsi que les surfaces d'infiltration envisagées, devraient compenser rapidement son déficit en terme d'absorption de CO₂ par rapport à la RD920 actuelle.

Par ailleurs, avec les hypothèses prises sur l'évolution du parc automobile, il n'est pas possible en 2030 d'évaluer le bilan carbone de ce dernier car, comme en 2017, l'ensemble du parc a été considéré avec une motorisation thermique. En 2050, ce travail pourrait être effectué en comparant les parcs : cycle de vie de l'automobile, moyens de production et d'extraction des matériaux nécessaires à l'évolution de l'électrification du parc automobile... En 2050, le patrimoine arboré âgé de 20 ans offrira un bilan carbone nettement positif au regard des effets de la sécheresse amenés à être plus réguliers.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère également que si dans un premier temps le bilan carbone sera légèrement négatif par rapport à la situation actuelle, le développement à terme des arbres transplantés ou replantés ainsi que l'électrification croissante du parc automobile devraient conduire à terme à un bilan carbone largement positif à l'horizon 2050.

4.3.4.3. Sous-thème : Le revêtement de la chaussée

Quelques observations préconisent des revêtements spécifiques pour les différentes pistes de la chaussée (motorisées, cyclistes ou piétons) tant au niveau de la couleur ou de la composition du revêtement de la chaussée. En ce sens :

Observation N°10 de Mme JEGOUX sur le registre dématérialisé :

« Je pose question par rapport au choix du revêtement qui sera retenu car sur certaines parties de Bourg la Reine (notamment la partie sud vers Bourg la Reine / Antony US Metro), le choix du revêtement est très inconfortable et génère des vibrations tandis que le revêtement de la route est extrêmement lisse et bien plus agréable en vélo. Merci également de ne pas retenir les pavés sur les zones de rencontre comme cela a pu être fait sur le Boulevard Leclerc de Bourg la Reine qui sont à la fois inconfortable en vélo et glissant par temps de pluie ».

Observation N°18 de M. FAGEON sur le registre dématérialisé :

« J'ai vu quelques images de votre projet de transformation de la RD920 nord. Au vu de ces observations, le bitume rouge pour les piétons est souvent très chaud en été. Est-ce qu'il serait possible d'avoir des revêtements plus clairs, des revêtements plus drainant (béton perméable), des pavés poreux voir des couches de finition en béton plutôt qu'en asphalte aux endroits où les autres solutions ne sont pas possibles ».

Observation N°94 de M. DRIEUX sur le registre dématérialisé :

« Le revêtement (de la piste cyclable) doit avoir la qualité du bitume de la route sans effet de tôle ondulée ».

Observation N°102 d'Ile de France Collectif Vélo sur le registre dématérialisé :

« L'espace piéton est intuitivement perçu comme allant du bâti à la bordure large ; afin de renforcer cette visibilité la suggestion est d'offrir un revêtement différent entre la partie ouverte aux piétons entre le bâti et la piste ».

Observation N°110 de M. FONTAINE sur le registre dématérialisé :

« Pour décider les vélos de route à emprunter les pistes, il conviendrait de les réaliser avec un revêtement identique à celui de la chaussée (en effet, ce type de vélo est très rigide, instable, fragile, muni de pneus étroits, donc beaucoup moins passe-partout que les VTT, VTC et autres vélos de ville ».

Observation N°148 de M. CHAPON sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables devront être séparées à la fois de la route, mais aussi des trottoirs, pour la sécurité des piétons comme des cyclistes. Concernant la séparation avec les piétons, on peut avoir une différence de couleur ou revêtement avec des marquages vélo fréquents, ou mieux, une dénivellation entre les deux ».

Observation N°182 de M. BONNET sur le registre dématérialisé :

« La circulation automobile crée une pollution sonore importante pour le voisinage, il est à mon sens important de mettre en œuvre des revêtements spécifiques limitant au maximum les bruits de roulement. Par ailleurs, l'emploi de pavés est bruyant et générateur de vibrations pour le voisinage. Les revêtements employés devraient être clairs afin de limiter les îlots de chaleur induits par le bitume foncé ».

Observation N°187 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Le revêtement choisi doit permettre aux eaux de pluie d'être absorbées quand cela s'y prête ».

Observation N°250 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Enfin, il me semble étonnant de choisir du béton bitumineux pour les voitures et piétons alors que ce revêtement est très mauvais lors des fortes chaleurs :

Pourquoi ne pas le remplacer par un autre revêtement plus adapté au changement climatique ».

Observation N°262 de M. JEANROY sur le registre dématérialisé :

« : Peut-on envisager d'ajouter des éléments pour diminuer les nuisances sonores, au moins sur ce tronçon, pour compenser l'augmentation de voie de circulation ? Par exemple l'utilisation d'un revêtement spécialement pour générer moins de bruits, ou la mise en place d'éléments pour diminuer le bruit, ou d'éléments pour faire sorte qu'il n'y ait pas de dépassement de la vitesse ? ».

Observation N°264 de Mme THOMAS sur le registre dématérialisé :

« Revêtement de la chaussée anti-bruit et absorbante (eau) -> tronçon périphérique PTE d'Ivry.
- Revêtement trottoir de couleur clair pour éviter l'accumulation de chaleur l'été = dérèglement climatique = été de plus en plus chaud ».

Observation N°273 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La couleur du revêtement cyclable rendra le régime de priorité lisible de tous. Au niveau des petites intersections, un aménagement en "trottoir traversant" avec couleur de trottoir et "revêtement continue" sur la voie cyclable améliorerait la compréhension du régime de priorités ».

Observation N°274 de M. THILL sur le registre dématérialisé :

« Les intersections devraient offrir un passage confortable (sans franchissement de niveau) sur un revêtement continu et offrant la priorité par rapport aux véhicules motorisés ».

Observation N°308 de Mme BLONDEL sur le registre dématérialisé :

« Séparation physique entre les piétons et les cyclistes Pour assurer la sécurité des piétons, il faut une séparation physique entre les piétons et les cyclistes. Une différence dans la couleur des revêtements est insuffisante. Un décaissement de la piste cyclable (4 cm) empêche les cyclistes de rouler sur le trottoir et les piétons de marcher (sans y prendre garde) sur la piste cyclable ».

Observation N°313 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La circulation cycliste devrait pouvoir s'effectuer sur des pistes continues, suffisamment large pour permettre le passage de front, au revêtement adapté et sécurisant ».

Observation N°321 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Je souhaiterai que les zones en trottoir soient suffisamment larges et comportant un revêtement approprié pour que les personnes à mobilité réduite puissent évoluer sans difficulté en même temps que les autres piétons - éventuellement équipés les uns ou les autres de poussette, valise, chariot de courses... -. Actuellement l'étroitesse de certains trottoirs, le sol inégal au revêtement composite et dégradé faisant place à de nids de poules particulièrement inconfortable les jours de pluie, le partage avec toutes sortes de véhicules ».

Observation N°330 de M. DEMOLLIENS sur le registre dématérialisé :

« Toujours sur ce sujet de DD, il n'est pas question de l'amélioration de la performance acoustique en travaillant sur les revêtements. Des tests sur des enrobés acoustiques ont montré des réductions de plusieurs dB, il faut envisager cette option, surtout dans un dossier d'impact environnemental où rien n'est proposé en réduction acoustique (et l'absence d'impact n'est pas une réponse) ».

Observation N°334 de M. BRUYERE sur le registre dématérialisé :

« Il est nécessaire d'améliorer la situation en termes de pollutions sonores pour les riverains par la pose de revêtements routiers à forte capacité d'absorption sonore ».

Observation N°4 d'un anonyme sur le registre papier de Cachan

« Concernant les revêtements de sols sur les trottoirs, le bitume rouge constitue une amélioration par rapport au bitume noir. C'est néanmoins un pis-aller par rapport à des pavés de pierre ; il existe d'ailleurs des zones où subsistent des vieux pavés. Je trouve qu'il serait bon de les conserver cela donne beaucoup de charme au lieu et c'est nettement plus beau que le bitume ».

Observation N°9 des Conseils de quartier de Cachan sur le registre papier de Cachan :

« Piétons, poussettes et personnes à mobilité réduite.

Il s'agit de mettre à leur disposition des cheminements cohérents et sécurisés, au revêtement différencié non pavé.

Vélos, trottinettes, monoroues.

Un revêtement lisse et entretenu, de couleur voyante, continué sur les trottoirs traversants, pour mieux inciter les automobilistes à ralentir lors de leur croisement ».

Réponse du maître d'ouvrage :

S'agissant du choix des revêtements pour la piste cyclable, ceux-ci sont actuellement prévus en enrobés clairs sur une granularité 0/6, qui offre un excellent confort de déplacement aux cyclistes. Par ailleurs, les pistes cyclables ne transiteront pas par les contre-allées qui à ce stade sont le seul aménagement à disposer de pavés. Il n'y aura donc pas d'effet de « vibration » qui rendrait la piste cyclable inconfortable. Le choix des mêmes enrobés pour les trottoirs, mais de couleur différente, permettra d'éviter que les piétons ne circulent sur la piste ou inversement.

Dans le détail, le choix des revêtements sera réinterrogé avec la future équipe de maîtrise d'œuvre, notamment en termes de coefficient d'albédo ou de perméabilité. La couleur rouge pour les trottoirs n'est donc pas figée à ce stade des études. L'utilisation de matériaux poreux afin de faciliter le drainage des eaux de ruissellement est une piste qui pourrait être analysée. Cependant, au regard des problématiques de colmatage de telles solutions, il conviendra de définir avec précision les zones où l'appliquer : places de stationnement, contre-allées, trottoirs... Cette approche devra se faire en lien avec l'environnement et notamment en fonction des carrières présentes sous la RD920 qui ne sont pas toujours compatibles avec l'infiltration.

Concernant les revêtements phoniques, le Département mettra en place cette solution afin de limiter le niveau d'exposition des populations et cela même si le projet n'engendre pas de nouveaux Points Noirs Bruits. Cependant, il faut préciser que l'emploi des revêtements acoustiques doit s'accorder également avec les spécificités du projet qui ne permettront vraisemblablement pas de le décliner sur l'ensemble de la chaussée, en particulier au droit des carrefours.

Par ailleurs, dans le cadre du mémoire en réponse à la MRAE, cette solution a été étudiée. Il apparaît que la mise en œuvre d'enrobés phoniques pourrait faire gagner près de 4 dB(A) au droit de la RD920 en 2030. Par contre à l'horizon 2050, compte tenu du vieillissement des revêtements et de leurs performances déclinantes, les gains apparaissent plus mesurés.



Figure 18 : Efficacité des enrobés acoustiques en 2030 sur la partie Nord de l'aménagement



Figure 19 : Efficacité des enrobés acoustiques en 2050 sur la partie Nord de l'aménagement

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère également que le revêtement envisagé pour la chaussée devrait permettre de réduire significativement les nuisances sonores pour les riverains même si à l'horizon 2050 cette réduction des nuisances sonores sera moins importante.

Mais par ailleurs l'accroissement du nombre des véhicules électriques en remplacement des véhicules thermiques existants contribuera à une réduction des nuisances sonores ressenties par les riverains.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

Existe-t-il des différences importantes de prix selon :

- La couleur du revêtement de la chaussée ;
- La capacité d'absorption sonore du revêtement de la chaussée ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

S'agissant des variations de prix selon la couleur de revêtement, l'opération de tramway T10 entre Antony et Le Plessis Robinson (valeur mars 2019) rend compte des niveaux de prix suivants :

- Enrobés rouges sur trottoirs : 21,90 € HT /m²
- Enrobés clairs sur trottoirs : 45,30 € HT/m²
- Enrobés noirs sur trottoirs : 40 € HT/m². Ce coût apparaît élevé en raisons des faibles quantités prévues pour ce marché.

S'agissant des prix pratiqués pour les revêtements acoustiques, l'estimation provisoire de la mise en place de ce type d'enrobé sur ce projet est de 2,25 M€ HT avec un coût au m² de l'enrobé phonique de 30€ HT/m².

Les derniers appels d'offres vont valoir les niveaux de prix suivants :

- Enrobés de voirie : 14,92 € HT /m²
- Enrobés noirs de trottoir : 25,12 € HT /m²
- Enrobés rouges de trottoir : 33,24 € HT /m²
- Enrobés beiges de trottoir : 47,03 € HT /m²

Appréciations de la commission d'enquête :

Même si les prix constatés paraissent plus importants que dans le cadre de revêtements classiques, il conviendra cependant d'y avoir recours compte tenu de leur impact positif en termes de sécurité pour la couleur des revêtements d'une part et de leur impact également positif en termes d'atténuation sonore de ces mêmes revêtements d'autre part.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête

La pose de ralentisseurs sur la chaussée de type « gendarme couché » ou autres est-elle envisagée pour réduire la vitesse sur la RD920 ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

En écho avec la réponse formulée précédemment, le Département à ce stade n'a pas envisagé la pose sur chaussée de dispositif du type « coussin », en raison des inconvénients cités plus hauts (proportion importance de trafic deux-roues motorisés).

En revanche, le Département pourrait examiner un aménagement de type « plateau » au droit de la gare RER de Bagneux, en sus ou en remplacement du traitement différencié des revêtements. Cela nécessitera l'accord du préfet des Hauts de Seine, détenteur du pouvoir de police de la circulation sur la RD920.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête demande de se rapporter à sa réponse évoquée précédemment qui privilégie également les ralentisseurs de type plateau notamment au droit de la gare de Bagneux.

Question complémentaire N°3 de la commission d'enquête

Est-il envisagé de limiter la vitesse et/ou de mettre en place un dispositif régulant la vitesse entre les divers feux rouges installés ?

La pose de radars permettant de verbaliser les dépassements de vitesse est-elle du ressort du maître d'ouvrage ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse a été apportée sur le traitement du thème n°1. À ce stade et notamment tant que le décret d'application de la loi 3DS n'est pas publié, le Département n'est pas compétent pour endosser cette compétence. Néanmoins, le Département et l'EPI 78-92, gestionnaire des voiries départementales, étudieront l'opportunité de cette nouvelle possibilité en fonction des modalités prévues dans le décret dès lors qu'il aura été publié.

Par ailleurs, la programmation des cycles de feux permettra de réguler le trafic en gérant l'allure de la circulation, et en incitant à respecter la vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble du linéaire du projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête demande de se reporter également à sa réponse apportée précédemment et qui vise la mise en place de ralentisseurs de type plateau ou de type coussin de manière à ralentir les véhicules entre chacun des feux surtout si ces derniers sont coordonnés incitant les automobilistes à accélérer pour passer au feu suivant lorsqu'il est encore vert !

4.3.5. Thème N°5 : Les pistes cyclables

Ce thème a fait l'objet de bon nombre d'observations ; les utilisateurs du vélo ont exprimé le souhait que les pistes cyclables soient clairement individualisées, séparées des voitures, des bus et des piétons, suffisamment larges pour permettre le dépassement, avec des aménagements sécurisés, notamment une jonction aux intersections ; la dangerosité de leur implantation à gauche des places de stationnement a également été évoquée, cette implantation étant générateur « d'accident de portière » avec les automobilistes.

Certains s'appuient sur les normes du CEREMA et sur les dispositions de RER VELO pour argumenter leur déposition, ou reprennent les préconisations de l'association IDF COLLECTIF VELO.

4.3.5.1. Sous-thème : Leur implantation

Dans ce thème sont regroupées les observations tendant à refuser l'implantation des pistes cyclables sur les trottoirs et à préconiser une nette séparation entre les différents espaces de circulation.

Observation N°17 de Mme GUILLAUME sur le registre dématérialisé :

« A la fois en tant que cycliste et en tant que piéton, je souhaite vous alerter sur le fait que les pistes cyclables sur trottoir sont dangereuses pour les 2 catégories d'usager »

Observation N°26 d'un anonyme sur le registre dématérialisé

« Cet axe et les nombreuses lignes qui l'empruntent, est inenvisageable et complètement hors sol. De plus, la présence de pistes cyclables sur les trottoirs, mélangées au flux piéton, est extrêmement accidentogène et totalement contraire au cahier des charges RER V voté par la Région ».

Observation N°35 d'un anonyme sur le registre dématérialisé

« Où sont les pistes cyclables aux normes CEREMA »

Observation N°36 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Des voies bus et des vraies pistes cyclables doivent être aménagées. Les pistes doivent être séparées de la route et surtout du trottoir piéton au risque de générer des conflits entre utilisateurs de la voirie »

Observation N°41 de M. SIAUT sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables covid longent beaucoup de chantier et surtout, ces pistes sont à "gauche" de place de stationnement. On risque à tout moment l'accident avec un automobiliste inattentif qui sort de sa place »

Observation N°44 de M. BESSAUD sur le registre dématérialisé :

« Il convient de ne pas reproduire les erreurs faites par exemple sur le boulevard des Maréchaux et de séparer les pistes cyclables des voitures, des bus et des piétons. La solution de placer les pistes cyclables sur les trottoirs est très dangereuse »

Observation N°45 de Mme LESAGE sur le registre dématérialisé :

« Il est nécessaire de faire des vraies pistes cyclables séparées des voitures, des bus et piétons. Les pistes cyclables sur les trottoirs sont une aberration : le vélo est 1 vrai moyen de déplacement et n'a rien à faire au milieu des piétons. Il faut arrêter de créer des conflits permanents entre les différents modes de déplacement. Une solution des plus simples est de mettre les vélos à double sens sur la voie centrale avec des séparateurs pour éviter que des voitures n'y viennent »

Observation N°110 de M. FONTAINE sur le registre dématérialisé :

« Adaptation des pistes cyclables à tous les types de vélos et signalisation trop permissive : Il est important que les pistes puissent exister en dehors des trottoirs afin d'éviter les conflits piétons-cyclistes. A l'usage, les meilleures pistes sont celles qui prennent une partie de la chaussée. Les diverses bordures de séparation doivent offrir un point de passage aplani (chanfrein) »

Observation N°185 de M. THIEBEAULD sur le registre dématérialisé :

« Il est indispensable d'isoler physiquement les pistes cyclables de la circulation des voitures (notamment empêcher le stationnement des voitures et des bus sur la piste cyclable) et des piétons (prohiber toutes voies cyclables partagées avec les piétons). Chaque catégorie doit avoir sa voie de circulation indépendante »

Observation N°203 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Prévoir des pistes cyclables de largeur suffisante, clairement séparées des autres usagers (voitures d'un côté et piétons de l'autre). Éviter les chicanes, les poteaux qui transforment les déplacements en parcours du combattant. Assurer la continuité des itinéraires même pendant les travaux : rien n'est pire qu'une piste qui se termine dans un chantier ou sur une pancarte "fin de piste cyclable" »

Observation N°206 de M. HIRSINGER sur le registre dématérialisé :

« Il faut de vraies pistes cyclables protégées des véhicules motorisés, sur lesquelles il est impossible pour une voiture de stationner. La largeur de la voirie permet largement de respecter les recommandations de la CEREMA, même avec des convois exceptionnels transitant par cet axe »

Observation N°245 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Bien séparer les trottoirs, les pistes cyclables, de la route. Si pas assez d'espace, privilégier les trottoirs et les pistes cyclables au détriment des espaces dédiés à la voiture. Faire en sorte que l'ouverture des portières de voitures ne se fasse pas sur la piste cyclable, protéger les pistes cyclables de façon à ce que les voitures / camions ne puissent pas stationner dessus »

Observation N°276 de Mme MOUILLE-RICHARD sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables conçues sont celles d'il y a 10-15 ans. L'on sait aujourd'hui que des pistes cyclables situées entre stationnement et piétons, sans différence de hauteur, ne conviennent pas à

l'usage et sont dangereuses (pas de doublement possible, piétons sur piste, etc. : cf. boulevard Magenta à Paris). Elles ne permettront pas de faire de la RD920 un axe vélo structurant ».

Observation N°294 de M. FREMONT sur le registre dématérialisé :

« De ce point de vue, les pistes existantes sur les parties de la RD920 qui ont déjà été rénovées cumulent tous les handicaps : elles sont trop petites, en très grande proximité avec les piétons et non linéaires pour le cycliste. Elles sont DANGEREUSES ! Il faut donc des pistes cyclables d'au moins 2,5 mètres de large, avec une claire séparation entre les voies voitures, le stationnement automobile et les espaces piétons »

Observation N°312 de M. VAILLANT sur le registre dématérialisé :

« Il me paraît indispensable de prévoir des pistes cyclables au standard nécessaire pour une circulation rapide des vélos. Cela veut dire des pistes unidirectionnelles, séparés des autres axes de circulation et avec un nombre réduit d'interruptions. En consultant le dossier, j'ai noté que certaines sections se sont des pistes bidirectionnelles qui sont prévus de largeur 1,80, ce qui est notoirement insuffisant pour une bidirectionnelle. Ce choix est d'autant plus effarant qu'à côté des stationnements voiture de largeur 2m et plus sont prévus »

Observation N°332 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il me semble que le projet n'est pas adapté à un fort trafic vélo. En particulier, les pistes cyclables ne devraient pas être sur les trottoirs, l'autre clairement séparées des espaces piétons (couleur différente, hauteur différente). Aussi, la largeur proposée pour les pistes n'est pas suffisante ».

Observation N°312 de M. BRUYERE sur le registre dématérialisé :

« Le projet d'aménagement n'assure pas de continuité des aménagements cyclables, le cycliste passe de pistes cyclables sur trottoir à bandes cyclables sur la chaussée, certains aménagements cyclables sont discontinues. La circulation dans les contres allée pourrait être particulièrement dangereuse, le cycliste étant au contact des voitures. La forte proximité des zones piétonnes et cyclables va entraîner des conflits d'usage entre piétons et vélos, et être dangereuses pour les usagers ».

Observation N°344 de M. PHAM sur le registre dématérialisé :

« Considération des pistes cyclables comme un domaine en soi et non comme un appendice du trottoir - Largeur des pistes cyclables (s'il faut un 2x2 voies sur cet axe, ce devrait être pour les vélos et non pour les autos) »

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre de la commune de MONTROUGE :

« Ne pas mettre de piste cyclable sur les trottoirs »

Observation N°5 de M. BLONDEL sur le registre de la commune d'ARCUEIL :

« Habitant de Cachan, cycliste et piéton, usager très régulier de la RD920, il importe de prévoir un espace suffisant pour les piétons et pour les cyclistes avec une séparation nette entre les deux espaces ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le Département a en effet opté pour mettre en place des pistes cyclables séparées car il n'a pas été souhaité de renouveler la configuration actuelle des « coronapistes » en raison des dysfonctionnements constatés. Les arrêts et stationnements sur ces pistes provisoires, les difficultés d'insertion pour le stationnement et de desserte pour les bus ont conduit le Département à privilégier le rétablissement de pistes cyclables séparées et différenciées à la fois de la chaussée et du trottoir. Ces dernières seront protégées des ouvertures de portières au moyen d'un passe-pied qui servira de zone tampon entre la piste cyclable et les véhicules stationnés.

Par ailleurs, l'option de créer une piste cyclable sur chaussée, positionnée entre le trottoir et la bande de stationnement semble également inadaptée au regard des conflits entre les cyclistes et notamment pour les personnes les plus vulnérables voulant regagner le trottoir depuis leur véhicule stationné.

La mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle au niveau du terre-plein central entre les voies de circulation n'a pas été envisagée par le maitre d'ouvrage. Propice à un usage fonctionnel,

ce type d'aménagement rend compliqués les maillages transversaux sans réelle connexion de l'usager au milieu urbain et à ses pôles de centralité (gare, commerces, services publics...). En quelque sorte, il recrée une nouvelle coupure au sein de la ville. Enfin, il s'avère dangereux dans les carrefours et rend leur gestion particulièrement complexe. Enfin, il faut noter que ce type d'aménagement est proscrit par le guide de l'association Paris en Selle (2019, page 69).

Au regard des plans présentés à l'enquête publique, les seules pistes bidirectionnelles du projet sont présentes au niveau du carrefour RD920 x Avenue Victor Hugo à Bagneux. D'une largeur de 3 mètres, elles permettent notamment le maillage avec les bandes cyclables de l'avenue Victor Hugo.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête adhère au choix du maître d'ouvrage de mettre en place des pistes cyclables séparées, différenciées de la chaussée et des trottoirs et apprécie les mesures prévues pour éviter tout risque de conflits entre voitures et cyclistes notamment par la mise en place d'une zone tampon entre la piste cyclable et les emplacements de stationnement des véhicules.

Question complémentaire de la commission d'enquête :

Un plan RER V Île-de-France est souvent évoqué dans les contributions du public. Bien qu'il n'ait pas de caractère réglementaire, les conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne s'estiment-ils liés par ce plan ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'idée de créer un réseau cyclable « à haut niveau de service », initialement portée par le Collectif vélo Ile-de-France, et reprise par la Région, est partagée et soutenue par la quasi-totalité des collectivités territoriales, dont les deux Départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.

Pour autant, le référentiel technique qui en résulte, élaboré de façon unilatérale par les services de la Région, ne tient pas compte des spécificités du milieu urbain dense et des situations existantes, ni des attentes de certains maires, notamment en matière d'offre de stationnement. De ce point de vue, s'il constitue bien un objectif à atteindre lorsque c'est techniquement possible, en revanche, il ne s'impose pas aux maîtres d'ouvrage qui ne sont donc pas liés, au sens réglementaire du terme, à ce plan.

Appréciations de la commission d'enquête :

Tout en étant consciente que le plan RER V IDF ne peut s'imposer au maître d'ouvrage en raison de sa nature non réglementaire et de son caractère trop général, la commission d'enquête considère qu'il peut effectivement servir de « repère » pour tendre à harmoniser les procédés techniques sur l'ensemble des communes sans bien entendu ignorer les spécificités de chacune d'elles.

4.3.5.2. Sous-thème : Leurs dimensions

La dimension des pistes cyclables est le thème récurrent très souvent évoqué, tant sur les registres qu'au cours des deux réunions publiques.

D'opinion générale, les pistes sont jugées trop étroites, mal adaptées aux dépassements, aux dimensions des cycles et à l'évolution de la circulation en vélo.

Observation N°22 de M. PETILLON sur le registre dématérialisé :

« Maintenir à minima les largeurs des pistes cyclables actuelles qui ont été mises en œuvre suite au Covid »

Observation N°35 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables avec 1,8 mètre de large ne sont pas confortables rendant les dépassements acrobatiques : l'espace vital d'un cycliste est d'1 m de large, les tricycles pour PMR et personnes âgées et les vélos cargo sont appelés à se développer, il faudrait à minima 2 m de large pour une cohabitation confortable, qui est le strict minimum prévu par le CEREMA »

Observation N°60 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les visuels laissent voir des pistes cyclables trop étroites (impossible de doubler) »

Observation N°65 de M. KOWALSKI sur le registre dématérialisé :

« En ce qui concerne les pistes cyclables : elles sont beaucoup trop étroites (tout dépassement est impossible), et mal séparées du trottoir, ce qui augure des conflits avec les piétons. Vu la très grande largeur de cette route, il est vraiment possible de faire mieux pour les très nombreux cyclistes qui l'empruntent : pourquoi ne pas les placer sur la chaussée, comme l'étaient les "coronapistes" ? Pourquoi ne pas faire des pistes de la même taille que ces dernières »

Observation N°66 de M. LUCE sur le registre dématérialisé :

« Concernant les pistes cyclables, ce projet constitue carrément une régression ! Les pistes jaunes temporaires étaient 2 fois plus larges et sur la chaussée, et vous voulez nous mettre des pistes cyclables toutes étroites et sur les trottoirs... Ce n'est absolument pas sérieux »

Observation N°89 de M. PILLON sur le registre dématérialisé :

« Attention également à la largeur de ces voies cyclables et d'anticiper la forte augmentation du nombre de cyclistes dans les futures années et surtout de ne pas se retrouver avec des pistes cyclables saturées (ex la piste cyclable du Bd Sébastopol à Paris !!!) Enfin bien prévoir des pistes cyclables ...continues »

Observation N°91 de Mme FROMENTIN-DENOZIERES sur le registre dématérialisé :

« Mes demandes portent sur un aménagement respectant les recommandations du CEREMA pour pouvoir se déplacer en toute sécurité : Réaliser des pistes cyclables d'une largeur comprise entre 2,20m et 2,5m permettant de tracter une remorque et de dépasser, séparées du trottoir (avoir une différence de niveau suffisante (au moins 5 cm) pour bien distinguer les espaces) et de la voie »

Observation N°102 du COLLECTIF VELO IDF sur le registre dématérialisé :

« Les associations vélo demandent, en résumé : - Des pistes cyclables d'une largeur en cohérence avec l'ambition du RER V : 2,20 à 2,50 m... »

Observation N°121 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Des pistes cyclables d'une largeur en cohérence avec l'ambition du RER V (dont la D920 est un axe) 2,20 à 2,50 m »

Observation N°123 de M. GUILLOT sur le registre dématérialisé :

« Je me permets de vous signaler les points importants concernant la sécurité à vélo. Au sein même de la piste cyclable : Espace suffisant (2.50m) pour permettre le croisement ou le dépassement entre vélos (différence de vitesse entre vélos électriques et vélos musculaires) ».

Observation N°129 de M. LE JAN sur le registre dématérialisé :

« La portion sud de la D920 présente de nombreux problèmes : - pistes trop étroites pour s'y doubler (il faut 2,5m pour que ce soit possible) - implantation sans séparation suffisante du trottoir : décaissement indispensable et stop aux pavés sur les trottoirs qui envoient les valises, caddies, talons sur les pistes - absence de sécurisation des intersections : il faut absolument contraindre les girations des motorisés pour les empêcher de couper la route des cyclistes à pleine vitesse ».

Observation N°132 de M. MAHEO sur le registre dématérialisé :

« Suivre les recommandations du CEREMA et le cahier des charges du RER Vélo : largeur des pistes cyclables >2,5m, trottoir traversant, dénivelé piste-trottoir, lisibilité des espaces (sur le projet présenté les pistes cyclables "s'effacent" au niveau des carrefours alors qu'elles devraient être d'autant plus visibles »

Observation N°139 d'un anonyme et N°144 se M. SIESS sur le registre dématérialisé :

« Des pistes cyclables d'une largeur en cohérence avec l'ambition du RER V (dont la D920 en est un axe) 2,20 à 2,50 »

Observation N°148 de M. chapon sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables devront avoir une largeur suffisante, pour une utilisation confortable et permettant les dépassements entre cyclistes. - Une attention particulière devra être apportée à l'aménagement des croisements, avec une signalisation claire pour les priorités ».

Observation N°196 de M. BOURBON sur le registre dématérialisé :

« Je soutiens les demandes des associations cyclistes regroupées au sein du Collectif vélo Ile de France : Je souhaite : Des pistes cyclables d'une largeur en cohérence avec la charte du RER V : 2,20 à 2,50 m »

Observation N°217 de Mme DAVRINCHE sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables doivent conserver une largeur permettant à deux vélos de circuler (dans le cas où l'un veut doubler l'autre) de manière sécurisée ... Les pistes doivent être séparées du trottoir (que les piétons ne se retrouvent pas à circuler dessus "sans le savoir") mais aussi de la route pour empêcher les voitures de se garer sur la piste cyclable (comme c'est très souvent le cas sur la totalité de cette route »)

Observation N°244 de Mme REYNAUD sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables monodirectionnelles ont besoin de faire 2m50 de large pour être satisfaisantes. Pour y parvenir, le collectif vélo Ile de France a fait des propositions très pertinentes et j'espère qu'elles pourront être prise en compte Les pistes sont trop souvent collées aux trottoirs sans démarcation nette et au même niveau, comme c'est le cas sur l'aménagement plus au sud au niveau d'Antony. »

Observation N°250 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les largeurs d'1m50 envisagées par le projet sont trop faibles, et ne permettent pas de circuler à deux de front ou de se doubler. Le document pour le RERV préconise des pistes de 2m50 ou au minimum 2m20 et la largeur des pistes joue un rôle non négligeable dans l'attractivité du déplacement à vélo. Il me semble que créer des pistes cyclables d'une largeur suffisante serait donc crucial »

Observation N°263 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Prévoir des pistes cyclables sécurisées unidirectionnelles, bien visibles et reconnaissables, et prévoir leur utilisation par des vélos cargos (cela veut dire, une largeur suffisante, pas d'obstacle important en hauteur ou largeur, une bonne visibilité). Suivre a minima les recommandations du CEREMA en la matière ».

Observation N°287 de M. LANCEL sur le registre dématérialisé :

« Le projet prévoit des pistes cyclables de 1,80 m alors que le Collectif Vélo Île de France demande une largeur de 2,50 m. »

Observation N°308 de Mme BLONDEL sur le registre dématérialisé :

« Sécurité sur les pistes cyclables Les pistes cyclables doivent permettre à deux cyclistes, avec un enfant sur un siège arrière ou des sacoches, de se doubler en sécurité, c'est-à-dire avoir une largeur de 2.50 m, exceptionnellement 2.20 m. »

Extrait de l'avis de la ville de CACHAN :

« ...Que les pistes cyclables aménagées soient suffisamment larges pour permettre à un cycliste d'en dépasser un autre ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Les plans proposés à la concertation avec la population prévoyaient des pistes cyclables sur trottoir, de 1,50 mètre de largeur, sur le modèle de ce qui a été réalisé sur le tronçon sud de la RD 920. Ceux présentés à l'enquête publique figurent des pistes cyclables larges de 1,8 mètre. Ces aménagements résultent de l'enrichissement du projet en coopération avec les associations cyclables, à l'issue du processus de concertation de 2018.

Comme il a été évoqué en réunions publiques, le Département a depuis acté le passage des pistes cyclables sur une largeur de 2,2 mètres minimum, afin de permettre notamment les dépassements. À cet effet, cette insertion a été testée sur plans afin de vérifier que l'ensemble des fonctionnalités

de la RD920 était bien respecté sur la base du scénario « terre-plein central planté ». 3 exemples d'insertion sont présentés ci-dessous :



Figure 20 : Insertion de la piste cyclable RER Vélo de 2,2 mètres au niveau de la gare RER B de Bagneux



Figure 21 : Insertion de la piste cyclable RER Vélo de 2,2 mètres entre l'avenue Carnot et la rue de Verdun



Figure 22 : Insertion de la piste cyclable RER Vélo de 2,2 mètres au niveau du boulevard Romain Rolland à Montrouge

À ce stade des études, il n'est pas possible de s'engager de façon ferme sur une largeur supérieure à 2,20 mètres, même si cela reste un objectif. En effet, il est nécessaire de pouvoir insérer l'ensemble des autres fonctionnalités de l'espace public : mobilités routières dont livraisons et stationnements, trottoirs dont il est par ailleurs également souhaité la largeur la plus forte possible, plantation d'arbres et végétalisation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que la largeur de 2.20 m retenue pour les pistes cyclables dans le projet est acceptable.

Cette dimension permet aux cyclistes de suivre un cheminement sécurisé tout en s'efforçant de concilier les exigences des différents espaces, voitures/vélos/piétons.

4.3.5.3. Sous-thème : Leurs aménagements

Dans ce thème ont été reprises les observations relatives à l'aménagement des pistes cyclables, notamment par un revêtement et une courbure appropriée de la piste, en la personnalisant par une signalisation adaptée, pour garantir la sécurité des cyclistes et empêcher l'interpénétration des deux modes de cheminements vélos/piétons.

Observation N°3 de Mme REINER sur le registre dématérialisé :

« Si l'idée de mettre les pistes cyclables sur le trottoir est celle retenue, il me semble indispensable de les rendre visible pour les pistes cyclables pour les piétons, par une couleur vive, ou de les isoler avec une bordure, afin de diminuer non seulement la gêne mais surtout le danger des piétons sur la piste cyclables »

Observation N°19 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« ...le "guide des aménagements cyclables" de Paris En Selle recommande pour celles-ci notamment une largeur standard de 2,2m permettant le dépassement, une séparation de niveau

(minimum 5cm) avec le trottoir, une bordure chanfreinée, un enrobé de couleur distincte, une continuité dans les intersections, »

Observation N°31 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Mais également, des pistes cyclables décaissées avec bordures pardonnantes, colorées et protégées »

Observation N°47 de M. SCHALLMOSER sur le registre dématérialisé :

« Sécurisez les traversées piétons, sécurisez les pistes cyclables, il faut qu'elles soient aménagées pour qu'aucun véhicule ne peut y stationner ».

Observation N°60 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il faut à tout prix éviter de reproduire les erreurs du passé et faire des pistes cyclables sur la chaussée, bien séparées des piétons et des voitures, suffisamment larges, sans "bateaux" à chaque sortie de garage. Il faut de vraies pistes cyclables continues »

Observation N°61 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Lorsque les pistes cyclables passent sur une intersection, la distinction par sa couleur (gravillons clairs ton sable) s'arrête, ne rendant ainsi pas bien visible le fait que l'automobiliste qui tourne "coupe" une piste cyclable ; ce serait mieux si l'aménagement de cette couleur continue sur l'intersection pour ainsi rendre la piste cyclable totalement visible pour les automobilistes qui tournent, afin de diminuer le risque d'accident »

Observation N°64 de M. GANAULT sur le registre dématérialisé :

Quelques suggestions à faire pour les pistes cyclables : « ...Sur les grands carrefours, comme à Copenhague, le marquage au sol doit justement continuer dans le carrefour, afin que les automobilistes ne puissent pas prétendre ne pas savoir qu'une piste s'y trouve...Le beige est un choix malheureux pour une piste cyclable : il faut une couleur plus évidente pour tout le monde. Aux Pays-Bas et en Allemagne, c'est le rouge »

Observation N°71 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Des pistes cyclables protégées du début à la fin, avec des intersections protégées. Les cyclistes ne devraient pas emprunter la voie de bus ni les voies de voitures, cela rend la situation plus dangereuse pour eux et ralentit tous les autres ».

Observation N°81 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« Lorsque les pistes cyclables se trouvent à proximité d'un passage piéton, merci de bien matérialiser au sol (code couleur, bande stop, zébrage) qui a la priorité : piéton ou cycliste ou aucun des deux »

Observation N°110 de M. FONTAINE sur le registre dématérialisé :

« Pour décider les vélos de route à emprunter les pistes, il conviendrait de les réaliser avec un revêtement identique à celui de la chaussée (en effet, ce type de vélo est très rigide, instable, fragile, muni de pneus étroits, donc beaucoup moins passe-partout que les vtt, vtc et autres vélos de ville. En matière de signalisation, mieux vaut ne pas abuser des flèches jaunes, qui autorisent trop souvent un peu tout et n'importe quoi et déresponsabilisent plutôt les cyclistes »

Observation N°118 de Mme POROT sur le registre dématérialisé :

« Vélotaffeuse quotidienne et mère de famille circulant à vélo avec 2 enfants je soutiens la nécessité des aménagements cyclables proposés sur la D920 par le collectif vélo Ile-de-France en particulier une séparation cycliste explicite »

Observation N°148 de M. chapon sur le registre dématérialisé :

« Les pistes cyclables devront être séparées à la fois de la route, mais aussi des trottoirs, pour la sécurité des piétons comme des cyclistes. Concernant la séparation avec les piétons, on peut avoir une différence de couleur ou revêtement avec des marquages vélo fréquents, ou mieux, une dénivellation entre les deux ».

Observation N°158 de M. WEULERSSE sur le registre dématérialisé :

« ...La RD 920 fait partie du réseau RER vélo décidé par la région. Il s'agit de créer un réseau à haut niveau de service. En regardant les plans soumis à l'enquête, on s'aperçoit que les pistes prévues sont de faible largeur, parfois mal protégés...je demande donc au commissaire enquêteur d'émettre une réserve bien nette sur la largeur "2,5 m nécessaire" et des recommandations sur les autres critères du cahier des charges comme les chanfreins à rajouter, en plus de chaque côté de la piste... »

Observation N°179 de Mme GARREAU sur le registre dématérialisé :

« ...la largeur des pistes cyclables soient en cohérence avec la qualification de la voie, à savoir "RER Vélo" ».

Observation N°275 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Certains morceaux de la piste proposent des rayons de courbures bien trop court qui rendent les déplacements dangereux. Il est aussi important de s'assurer que le revêtement soit continu, et ne présente pas de bosses »

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Une attention particulière doit être faite au niveau des rayons de courbure afin qu'ils soient compatibles avec la pratique cycliste : - de 10 à 20 m pour une trajectoire directe - de 3 à 5 m pour les changements de direction. »

Observation N°339 de M. BELLEC sur le registre dématérialisé :

« L'absence de séparation physique entre les espaces piétons et "cyclistes" est largement perçue comme un danger ».

Observation N°342 de Mme PLESSIER sur le registre dématérialisé :

« Je trouve que trop souvent les aménagements cyclables réalisés manquent de lisibilité aux intersections notamment pour l'application de règles de priorité. Il faudrait prévoir dans ce projet de rendre plus visible la piste en ne surélever que la piste plutôt que prévoir un plateau surélevé global et/ou avec un marquage au sol très visible ».

Extrait de l'avis de la commune d'ARCUEIL

« L'aménagement de la piste cyclable sur le trottoir devra respecter les recommandations du CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques. L'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) avec une différenciation de niveau et nature de revêtement. Il est demandé de bien différencier les usages entre les piétons dont les personnes souffrant d'un handicap moteur, et les cyclistes ».

Extrait de l'avis de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre :

« ...Que pour conforter la mise en avant des modes actifs sur l'axe, il pourrait être proposé lors des passages piétons, que les revêtements colorés piétons et vélos ne s'interrompent pas lors des traversées. Cette continuité visuelle renforcerait la notion de priorité donnée aux modes actifs sur les modes motorisés confortant la pacification de l'axe ».

Observation N°4 d'un anonyme sur le registre de la commune de CACHAN :

« La piste sur trottoir peut néanmoins être mal vécue notamment par les piétons. Il serait nécessaire de prévoir une délimitation physique qui soit plus qu'un simple marquage au sol par des couleurs différenciées ».

Observation N°5 d'un anonyme sur le registre de la commune de CACHAN :

« Individualiser les espaces de circulation sans interpénétration, ni chevauchement possible »

Observation N°6 d'un anonyme sur le registre de la commune de CACHAN :

« ...séparation vélo/piéton et vélo/voitures marquée par une marche, un dénivelé significatif qui empêche sur toute la piste cyclable les chevauchements... »

Observation N°8 du représentant des CONSEILS DE QUARTIERS de Cachan sur le registre de la commune de CACHAN :

« ...Vélos, trottinettes, monoroues : pour leur sécurité et celle des piétons, sont nécessaires :

- Une séparation physique par rapport à ceux-ci : décaissement + plantation végétale entre la piste cyclable et trottoir piétons (noues par ex) SUR tout le long de la RD920 ;
- Un déport par rapport aux voitures en stationnement pour éviter « l'emportierage »

Réponse du maitre d'ouvrage :

La prévention des conflits entre les cyclistes et les piétons est une préoccupation majeure pour le Département. En lien avec la concertation continue avec les associations cyclistes, le Département souhaite effectivement décliner le profil du CEREMA :

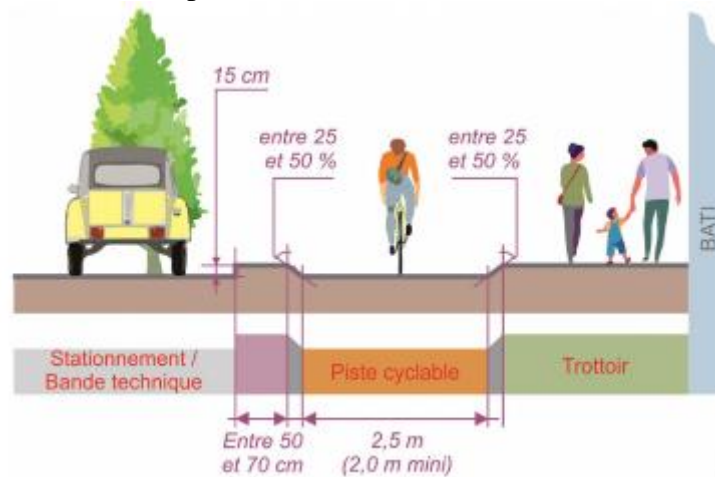


Figure 23 : Profil du CEREMA que le Département souhaite déployer sur l'aménagement

La mise en place de ce profil permettra d'optimiser la perception mutuelle entre piétons et cyclistes. Au stade des études préliminaires, il est envisagé d'attribuer la couleur rouge au trottoir tandis que la piste cyclable serait sur des tons plus clairs. Le choix des couleurs n'est pas encore figé à ce stade et pourra être repensé notamment en lien avec la lutte contre les îlots de chaleur, en respectant toutefois les obligations de contraste entre les différents espaces

En outre, l'insertion de la piste cyclable dans un léger décaissement de 4-5 cm par rapport au cheminement piéton, favorisera la lisibilité de l'aménagement et la séparation physique souhaitée notamment pour les personnes ayant une déficience visuelle. La mise en place de bordures chanfreinées permettra de supprimer le risque de chute.

Par ailleurs, le projet prévoit lorsque c'est possible des séparations physiques plus nettes avec des espaces tampons lorsque cela était possible : noues, contre allées, bandes d'espaces verts.

L'approche des zones sensibles (crèche, écoles, commerces, instituts médicaux...) doit particulièrement être travaillée par la future équipe de maîtrise d'œuvre afin de ralentir les cyclistes et pacifier ces zones. Cette préoccupation vaut également au niveau des traversées piétonnes sur les pistes cyclables. Ainsi, un travail de marquage et de signalisation particulière devra garantir l'apaisement souhaité sur ces zones. La priorité pour la traversée des pistes cyclables est donnée aux piétons.

S'agissant des traversées cyclables au niveau des carrefours, ce point a été traité précédemment. Le Département souhaite en effet pour les carrefours secondaires transformer les plateaux surélevés en trottoirs traversants. Concernant les carrefours primaires (avec des flux circulatoires plus importants), le Département étudiera la possibilité de continuer l'emploi d'enrobés de couleur de la piste cyclable, ou à défaut une peinture ou une résine. Ainsi la lisibilité de l'aménagement sera optimisée notamment vis-à-vis des mouvements de tourne à droite de la part des véhicules motorisés.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête considère que les mesures évoquées : contraste entre les espaces par une différence de coloration, décaissement de la piste cyclable par rapport à l'espace piéton,

éloignement de la bande de stationnement, sont de nature à préserver la sécurité des cyclistes et à prévenir les risques de chute ou de collision.

4.3.6. Thème N°6 : L'aménagement de la chaussée

4.3.6.1. Sous-thème : Le terre-plein central

Quelques observations évoquent la fonction du terreplein central et proposent soit de le maintenir soit de l'aménager autrement que prévu, soit de le faire disparaître.

Observation N°25 de M. FREITAS sur le registre dématérialisé :

« Il est incompréhensible de ne pas ajouter une voie bus dans chaque sens. L'objectif étant de faciliter leur circulation sur cet axe structurant, donc améliorer leur vitesse commerciale, donc une meilleure régulation et un service de meilleure qualité. L'espace le permet, en éliminant le terre-plein central ».

Observation N°27 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Voici ce que je vous conseille, il faut une voie de bus dédiée dans chaque sens (ou éventuellement réaliser 2 voies sur le terre-plein central pour un BHNS comme le TVM) ».

Observation N°32 de M. SOUETRE sur le registre dématérialisé :

« Il faut supprimer sur tout le long du tracé le terre-plein central, et ce même s'il est enherbé. Un terre-plein central donne une sensation de sécurité aux automobilistes qui augmentent leur vitesse ».

Observation N°35 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Plus globalement, pourquoi un terre-plein central végétalisé, coincé entre 2 x 2 voies, qui ne servira à personne ? Pourquoi ne pas plutôt isoler les trottoirs et pistes cyclables en décalant la végétalisation sur les bords de la chaussée, autour des arbres, pour une grande barrière végétale mettant les riverains, les piétons et les cyclistes au repos par rapport au trafic routier et permettant aux racines des arbres de bien se développer ? ».

Observation N°48 de Mme HATON sur le registre dématérialisé :

« Retirer les places de parking et le terre-plein central permettrait de réaliser une piste cyclable plus importante et dissociée du trottoir réservé aux piétons ».

Observation N°70 de M. DELBOS sur le registre dématérialisé :

« . Il est clair que ces principes d'aménagement sellent le sort du terre-plein central, et obligeront à n'avoir que 2x1 voies de circulation automobile au lieu de 2x2 voies ».

Observation N°114 de Mme DELHOMMEAU-ROYON sur le registre dématérialisé :

« On peut enlever le terre-plein central et planter des arbres plutôt pour séparer les circulations entre les voitures et les cyclistes, les cyclistes et les piétons, en enlevant totalement les contre allées de voitures ».

Observation N°115 de M. TOURIGNY sur le registre dématérialisé :

« Maintien du terre-plein surélevé pour éviter les chocs frontaux ».

Observation N°178 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La piste cyclable n'est pas protégée partout, or les plots jaunes ou les terre-pleins sont BEAUCOUP plus sécurisants que le simple marquage au sol ».

Observation N°200 de Mme RHEBAUT sur le registre dématérialisé :

« Pour ce réaménagement, il me semblerait utile de prévoir : - des pistes cyclables d'une largeur de 2,5 mètres ou plus pour rouler serein, seul ou en famille, avec des terre-pleins qui séparent les pistes des voies réservées aux voitures ».

Observation N°213 de Mme MOITRIER sur le registre dématérialisé :

« Suppression du terre-plein central ! Une folie ! Avez-vous pensé aux mères de famille qui traversent avec un landau et un enfant à la main, aux handicapés et aux personnes âgées ? Il faudrait au contraire élargir le terre-plein (il y a la place, une voie est supprimée en direction de Paris) et le végétaliser ! Ex : palmiers en pots sur une bande de pelouse, arrivée de Montrouge en venant de Paris ».

Observation N°262 de M. JEANROY sur le registre dématérialisé :

« Au niveau du croisement entre l'avenue Aristide Briand et la rue de Verdun (voir le plan en pièce jointe, carré vert), il y a un terre-plein, qui n'est pas végétalisé. Est-ce qu'il est possible de le végétaliser partiellement ou totalement, afin d'apporter un peu de verdure à cette section ?

Séparation voies bus et voitures pour limiter les abus Au niveau du 92 avenue Aristide Briand (Bagneux), il n'y aura pas de terre-plein central végétalisé, mais une double voie de bus. Cette voie de bus n'est pas "physiquement" séparée de la partie réservée aux voitures. Il sera donc tout à fait possible pour les voitures d'utiliser cette voie de manière abusive, par exemple emprunter cette voie "libre" quand on veut tourner à gauche à la prochaine intersection, ou l'utiliser pour "doubler" les véhicules. Cela va également implicitement augmenter la sensation de "liberté/sécurité" des conducteurs, comme la route semblera plus "large" et donc d'autant plus augmenter les incivilités sur les dépassements de vitesses (notamment lorsque le trafic est faible, le soir par exemple) ».

Observation N°287 de M. LANCEL sur le registre dématérialisé :

« Le projet prévoit un terre-plein central avec en partie des arbres mais qui sert aussi à loger une cinquième voie pour un 2x2 voies (ou une septième voie pour un 3x3 voies). C'est un choix manifestement en faveur de la voiture. La mairie d'Arcueil, la CATTE, la FNAUT, notamment, demandent l'abandon de ce large terre-plein central au profit d'un terre-plein minimal tel qu'exigé par la réglementation ».

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Pour cela il est possible de gagner de l'espace : o Sur l'espace entre la piste et le stationnement qui peut être passé de 80 à 50 cm o Du terre-plein central qui peut être réduit ».

Observation N°302 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« Les rangées d'arbres sur terre-plein central ne bénéficieront pas de ces conditions et il paraît plus respectueux de les déporter sur les bandes latérales ».

Observation N°305 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il me semble que le terre-plein central ne sert à rien, sinon à encourager encore les automobilistes dans leurs pointes de vitesses. Il faut garder cet espace pour les voies de bus en site propre ».

Observation N°323 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Le terre-plein central végétalisé, ne profitera ni aux piétons ni aux riverains de cet axe, sans compter qu'il nécessitera un entretien plus difficile à gérer pour les villes qui en auront la charge. La réduction de la largeur du terre-plein central permettrait ainsi de réserver une voie aux bus qui desservent la RD920. Ceci serait particulièrement utile entre la Croix d'Arcueil et la Porte d'Orléans à Paris ».

Observation N°329 de M. HIRSCH sur le registre dématérialisé :

« Pourquoi ne pas aménager la rd920 comme cela a été fait sur la d161 depuis la Vache Noire jusqu'au carrefour où se trouve la station de métro Barbara ? Ont été aménagés un terre-plein central végétalisé sur lequel 2 voies cyclables ont été créées, une voie voiture et un couloir de bus de chaque côté ».

Observation N°334 de M. BRUYERE sur le registre dématérialisé :

« *Le projet d'aménagement annonce sécuriser les déplacements avec des voies de circulation plus lisibles pour les piétons : nouvelles traversées, terre-plein central végétalisé ou non, réaménagement des carrefours, aménagements paysagers structurants, Pour le tronçon de Montrouge tel ne sera pas le cas, avec l'absence de terre-plein central végétalisé, des terre-pleins centraux de dimensions réduites* ».

Observation N°4 d'un anonyme sur le registre papier de Cachan :

« *Concernant la végétalisation je trouve aussi vraiment très bon d'avoir prévu des massifs centraux et d'avoir conservé également de la pleine terre coté trottoir (sachant qu'il en existe déjà par endroit) Pourquoi par contre ne pas planter des arbres tout le long du terre-plein central ? Cela rendrait à la RN son caractère d'Avenue*

Je m'aperçois que la piste s'arrête entre la rue St Albin et le Boulevard Romain Rolland ; ceci n'est vraiment pas acceptable. Il y a en plus un terre-plein large qui pourrait être réduit pour laisser la place à une piste cyclable distincte ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le Département a en effet choisi le scénario du terre-plein central planté pour transformer la RD920 en boulevard urbain. Ce parti d'aménagement participe à l'aménité urbaine et à l'urbanité des abords de la RD920.

La perspective offerte par la canopée entre ce terre-plein central et les alignements d'arbres en rives de la RD920 va complètement changer la physionomie de cet axe tel que nous la connaissons aujourd'hui. Le Département pense au contraire de certaines contributions que les plantations par arbres et bosquets sur ce terre-plein central contribueront à apaiser les vitesses. Avec cette solution, le risque de collision frontale est en outre supprimé.

Par ailleurs, arrêter le rôle du terre-plein central à une simple fonction paysagère serait injuste. Les thèmes évoqués précédemment mettent bien en exergue que celui-ci contribuera notamment :

- À la gestion des eaux pluviales en se servant notamment des espaces interstitiels pour y faire de l'infiltration
- À la désimperméabilisation des sols et à l'ombrage des revêtements sombres, et participer ainsi à la lutte contre les îlots de chaleur afin d'ancrer le projet dans les enjeux du réchauffement climatique
- À sécuriser les traversées piétonnes notamment pour les personnes les plus vulnérables qui nécessiteraient de traverser la RD920 en 2 temps
- À contribuer, par le bilan de plantation, à l'amélioration du bilan carbone de l'aménagement. La qualité des fosses d'arbres mises en place fera que les arbres seront moins contraints dans leurs développements et pourront ainsi compenser les capacités d'absorption en CO₂ qui auront été provisoirement perdues du fait de l'abattage des platanes existants.

La suppression du terre-plein central afin de densifier les arbres d'alignement en rives de chaussée, n'est pas envisageable pour plusieurs raisons :

- Les interdistances entre les arbres ne peuvent être en deçà de 10 mètres pour permettre leur développement ;
- La défense incendie impose également cette même interdistance lorsque les arbres sont positionnés le long de la voie échelle ;
- Enfin, le bilan stationnement en serait encore amoindri.

Concernant la RD161, il s'agit justement de l'exemple que le Département ne souhaite pas décliner. Comme il a été évoqué précédemment, la création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le terre-plein n'a pas été retenue pour des raisons de maillage et de desserte avec les différentes polarités urbaines, et de sécurité des cyclistes. Par ailleurs, contrairement à la RD161, le

Département souhaite donner aux futurs arbres de véritables fosses d'arbres filantes et ceci afin de garantir leur épanouissement.

Au niveau du carrefour RD920 x rue de Verdun, le Département peut en effet regarder la possibilité de végétaliser le terre-plein avec des strates basses afin de ne pas remettre en cause la sécurité de cette traversée piétonne.

La piste cyclable entre la rue St Albin et le boulevard Romain Rolland a en effet été renvoyée dans une bande cyclable du fait du manque de disponibilité d'espace sur cette zone (sur une longueur d'une vingtaine de mètres uniquement). Les 2 terre-pleins centraux au niveau de ce carrefour ont été pensés en lien avec les flux piétons que l'on peut constater lors de la traversée de la RD920 à cet endroit. La future équipe de maîtrise étudiera néanmoins cette proposition de récupérer cette largeur de piste cyclable de 2,2 mètres sur les 2 terre-pleins centraux. L'exigence de sécurité tant pour la traversée que pour la cohabitation avec les piétons sur cette zone particulière primera toutefois sur les autres considérations.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend en compte les arguments du maître d'ouvrage estimant qu'il importe de maintenir les terre-pleins centraux pour toutes les raisons qu'il développe dans sa réponse ci-dessus.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

Quels sont les avantages apportés par le maintien d'un terre-plein central ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le scénario « TPC végétalisé » contribue à préserver les conditions de circulation. C'est la solution qui maintient aussi un maximum les stationnements et renforce la sécurité de la voie avec une suppression des demi-tours et une diminution de la vitesse et donc une baisse des nuisances sonores par son gabarit moins large et son terre-plein planté. La végétalisation du terre-plein central améliore également l'image de l'avenue en créant une voute végétale en surplomb de la chaussée avec les alignements plantés sur les trottoirs. Ce scénario renforce le rôle et l'image de voie structurante majeure vers Paris dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur la RD920 depuis Antony.

Ce scénario est choisi pour l'ensemble du linéaire du projet, excepté à Montrouge faute d'emprises suffisantes.

En termes de plantation, c'est le scénario le plus planté, avec près de 600 arbres plantés in fine, complétés par des strates plus basses de plantations (buissons, fleurs et prairie), permettant de favoriser la biodiversité, et d'améliorer la perméabilité des sols, en faisant diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain. En outre l'insertion paysagère du projet est nettement améliorée, et la gestion des eaux pluviales facilitée.

Ce scénario est finalement un bon compromis pour les divers usagers de la voirie, il limite l'impact sur la circulation, favorise tout de même le report modal et offre de vastes espaces de plantation pour améliorer le paysage et l'environnement global.

La suppression du scénario « terre-plein central » militerait donc pour le rétablissement du scénario « trottoirs élargis » qui a été analysé dans le dossier d'enquête publique.

Ce scénario de trottoirs élargis favorise certes le développement de l'espace urbain dédié aux mobilités actives, et permet en théorie un report plus fort des véhicules particuliers vers les mobilités actives. Ce scénario favorise les divers usages de l'espace public et peut stimuler l'attractivité commerciale et améliorer l'image de la RD920. Toutefois, ce scénario est très minéralisé et augmente ainsi les surfaces imperméabilisées et par conséquent l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Par ailleurs, il existe des conflits sur certains tronçons par la proximité entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes. En outre, le gain de temps pour les usagers actuels (Transports en

commun ou véhicules particuliers) est le plus faible par rapport aux 3 scénarios (terre-plein central planté / trottoir élargis / couloir bus axial). Enfin d'un point de vue paysager et environnemental ce scénario ne permet pas d'améliorer significativement l'existant comme le fait le scénario TPC (végétalisation, désimperméabilisation,). En outre, ce scénario conserve l'aspect minéral et routier de l'axe et favorise la prise de vitesse de la circulation.

Enfin, la gestion de la défense incendie serait particulièrement impactante puisque l'élargissement des trottoirs conduirait à la création de voies engins sur 4 mètres de largeur. Ces dernières seraient positionnées au niveau de la piste cyclable et du trottoir. La structure de cette voie engin aurait inévitablement une incidence sur les racines des platanes existants limitant ainsi leur possibilité de conservation. La mise en place de mobiliers urbains non amovibles et de signalisation verticale sera interdite afin de permettre la circulation des camions échelles. Ainsi, l'apaisement des vitesses au niveau des zones d'approche dites sensibles serait remis en cause du fait de ces voies engins. Dans cette continuité, l'absence de bancs, de poubelles sur ces zones marquerait une contradiction avec la réappropriation souhaitée du domaine public par les riverains de cet axe.

Appréciations de la commission d'enquête :

En complément des raisons développés précédemment la commission d'enquête prend en compte les arguments du maître d'ouvrage qui estime que la suppression des terre-pleins centraux renforcerait le caractère de minéralisation qu'il compte corriger par un développement du point de vue paysager et environnemental et qu'il importe de maintenir les terre-pleins centraux pour toutes les raisons exprimées antérieurement.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête

A contrario, la suppression du terre-plein central permettrait-elle d'envisager ultérieurement soit la réalisation d'une piste cyclable soit celle d'un TCSP ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réponse a déjà été apportée partiellement sur le traitement du sous thème : les arbres. Il n'y a pas d'irréversibilité à la mise en place du terre-plein central planté. Les autres scénarios pourraient être mis en œuvre moyennant une autorisation d'abattage au même titre que celle qui sera sollicitée par le Département.

S'agissant de la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre (TCSP), le Département a en effet étudié le scénario « bus axial » pour lequel des esquisses ont été réalisées. Ce scénario serait clairement envisageable. Néanmoins, en considérant les contraintes liées à cette voie « à grande circulation », l'insertion de ce projet nécessiterait des ajustements en raison des emprises disponibles.

À l'époque des esquisses, ce scénario avait été conçu avec une largeur de 6,5 mètres (hors quais) ce qui assez restreint au regard des 7 mètres qui seraient plus cohérents. Les 6 profils suivants mettent en exergue l'insertion testée au regard des autres fonctionnalités.

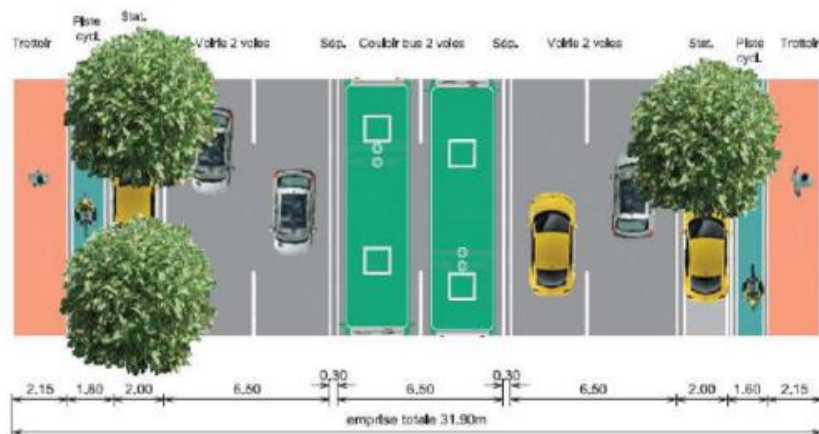


Figure 24 : Profil du scénario « bus axial » entre la place de la Résistance et la rue des Bas Longchamps

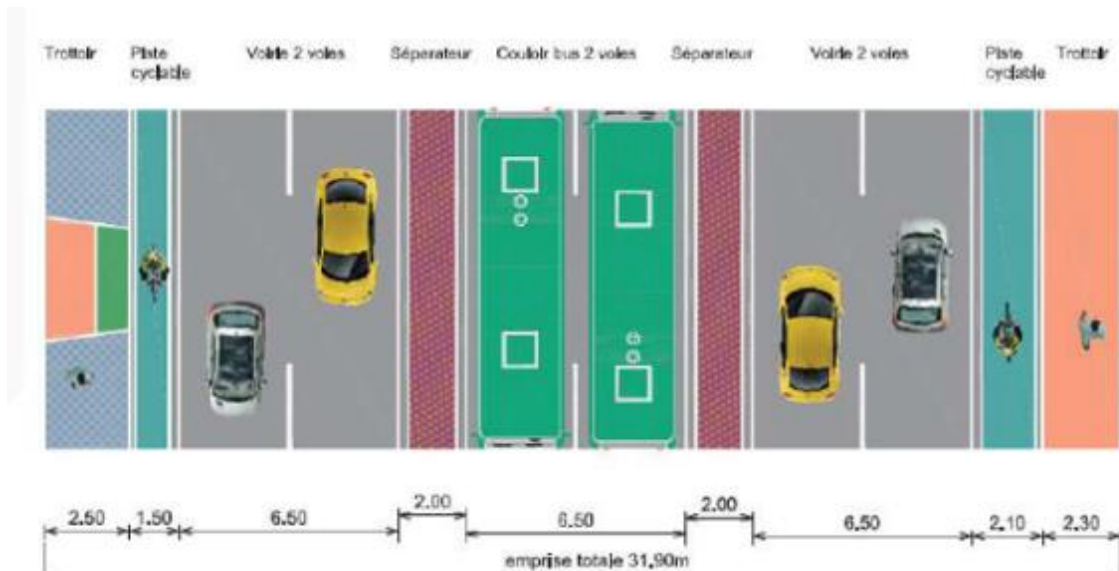


Figure 25 : Profil du scénario « bus axial » entre la rue des Bas Longchamps et la rue Estienne d'Orves

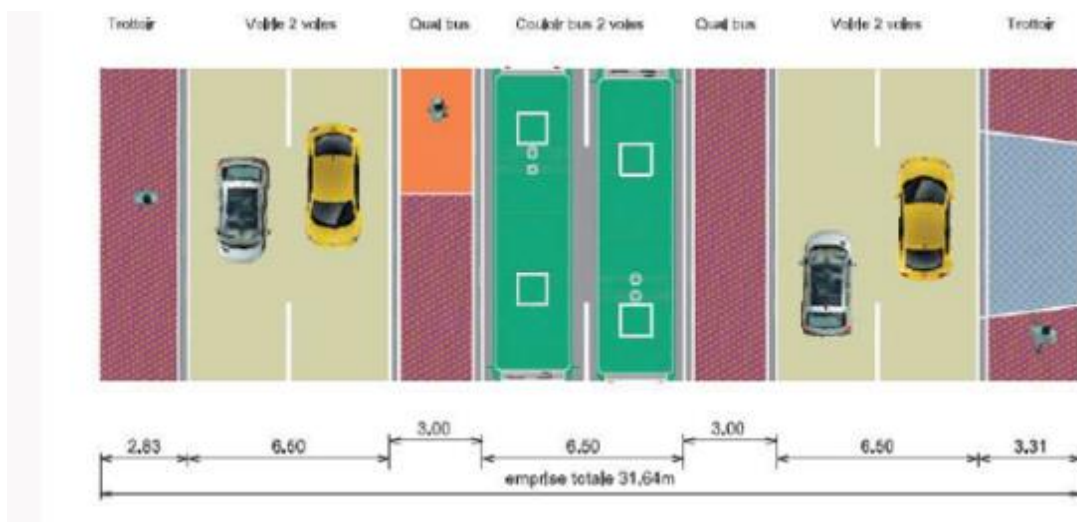


Figure 26 : Profil du scénario « bus axial » entre la rue Estienne d'Orves et la gare de RER B à Bagneux

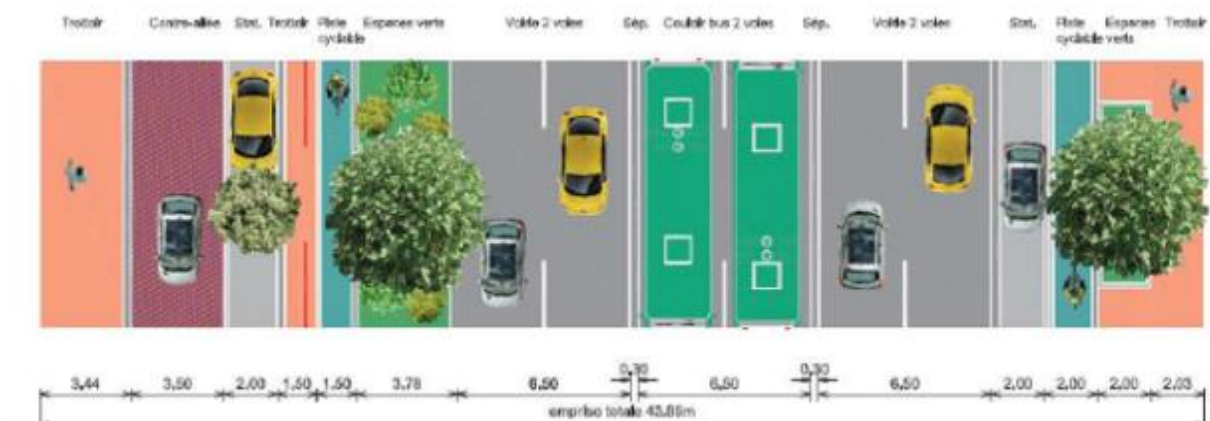


Figure 27 : Profil du scénario « bus axial » entre la rue de Verdun et la rue Jean Marie Naudin

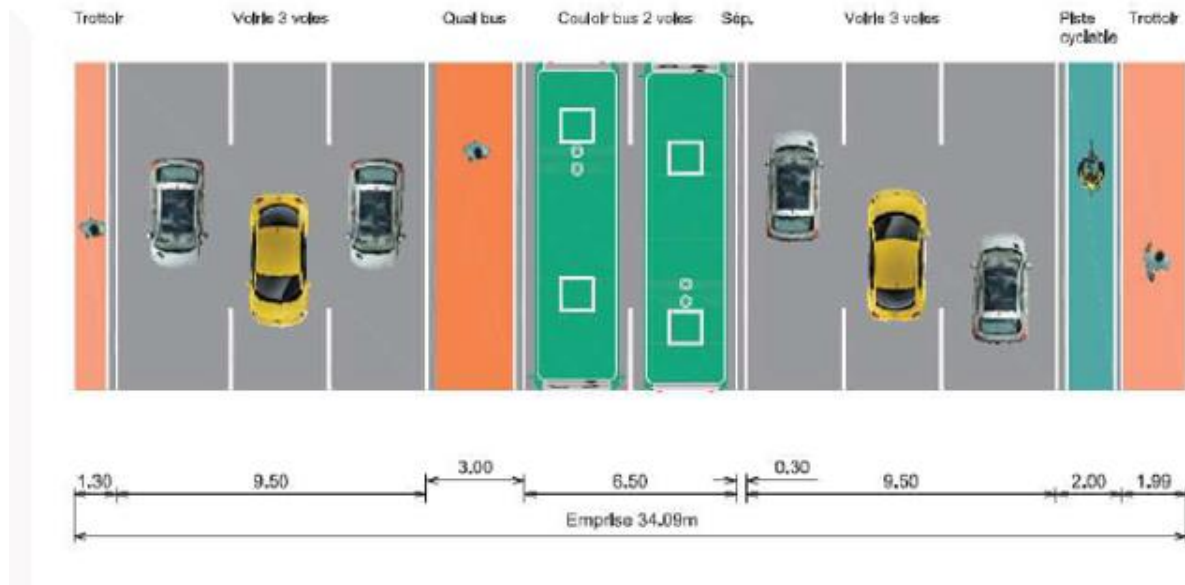


Figure 28 : Profil du scénario « bus axial » entre l'avenue Victor Hugo et le carrefour de la Vache Noire

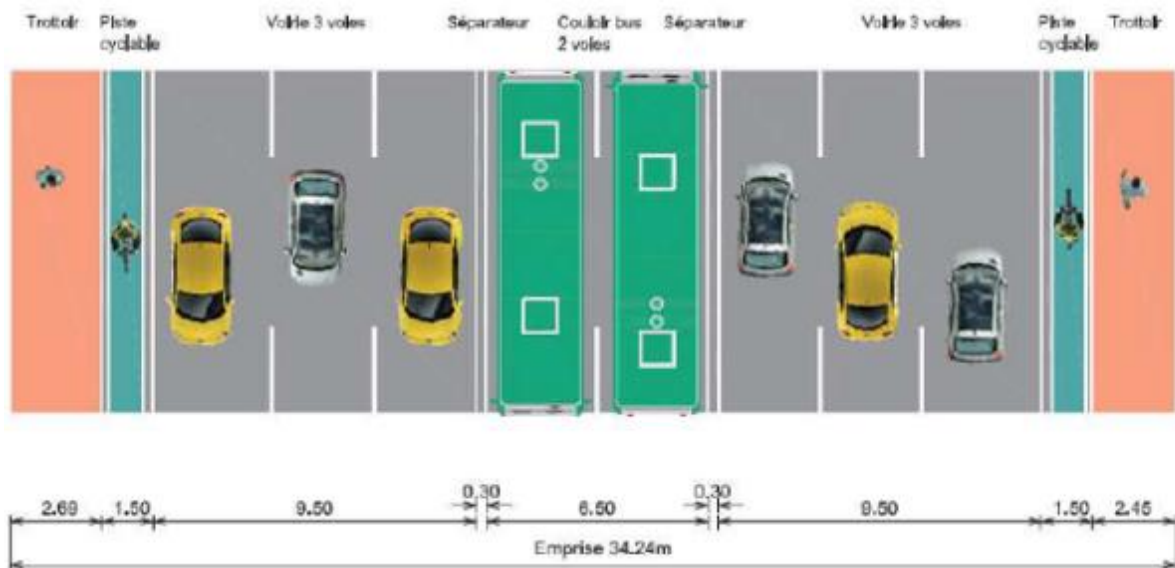


Figure 29 : Profil du scénario « bus axial » entre l'avenue Léon Gambetta et la RD 50 (rue Gabriel Péri)

Au regard de cette approche, l'aménagement apparaît très minéral avec un parti paysager qui resterait très limité au regard de la place restante disponible. Le stationnement au niveau de ces esquisses est largement sacrifié afin de maintenir des cheminements piétons confortables.

Enfin, la mise en place des pistes cyclables sur le standard RER Vélo serait remise en cause. Sur certaines zones, à l'image de la gare de RER B de Bagneux, la continuité des pistes cyclables serait remise en question.

Ce scénario doit donc être écarté.

Appréciations de la commission d'enquête :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage considère que la suppression des terre-pleins centraux permettrait, en effet, de pouvoir installer un TCSP mais que cela renforcerait entre autres le caractère minéral de la RD920 que le projet de requalification entend combattre. Il considère également que l'installation d'un TCSP n'est pas actuellement une priorité en lieu et place de ces terre-pleins centraux et que si la nécessité s'en faisait sentir ultérieurement cela serait toujours possible.

La commission d'enquête considère également que les avantages qu'apportent actuellement les terre-pleins centraux pour toutes les raisons développées par le maître d'ouvrage militent en faveur de leur maintien sur cet axe.

4.3.6.2. Sous-thème : La circulation des bus

Quelques observations ont regretté qu'une voie ne soit pas réservée uniquement aux bus sur toute la longueur du réaménagement envisagé. Certaines d'entre elles rejoignent le sous thème précédent en demandant que le terre-plein central soit supprimé pour ce faire.

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service, en site propre (empruntable aussi par les vélos et les véhicules d'urgences) ».

Observation N°19 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Je note d'ailleurs que le scénario "couloir de bus axial" qui présentait en tous points les meilleurs bénéfices socio-économiques a été délaissé au profit du scénario "TPC planté" qui "renforce le rôle de pénétrante majeure de la RD920 vers Paris en mode motorisé" au détriment notamment des transports en commun ».

Observation N°25 de M. FREITAS sur le registre dématérialisé :

« Il est incompréhensible de ne pas ajouter une voie bus dans chaque sens. L'objectif étant de faciliter leur circulation sur cet axe structurant, donc améliorer leur vitesse commerciale, donc une meilleure régulation et un service de meilleure qualité ».

Observation N°27 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Sur les plans, on voit une 3x3 voies réservées aux voitures, aucune pour le bus ? ».

Observation N°28 de M. SYLVAIN sur le registre dématérialisé :

« Il faut prévoir des voies dédiées pour les modes notamment le vélo et les bus ».

Observation N°30 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Pour la rénovation de la N20 sur Montrouge, merci de remplacer la piste cyclable par une voie dédiée aux bus. Si vous avez 50 millions à investir, améliorez le service des BUS et du RER B. Là, ça donnera envie d'utiliser les transports en commun ».

Observation N°32 de M. SOUETRE sur le registre dématérialisé :

« La réduction du nombre de voie permettra la mise en place d'une voie bus sur tout le long du parcours. On ne peut congestionner un bus qui transporte 100 personnes pour favoriser 10 voitures supplémentaires qui transportent 12 personnes au total ».

Observation N°34 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« De la place pour les bus ! Les voitures n'ont pas besoin de 2x3 voies... Il est impensable de faire disparaître les voies dédiées aux bus ! ».

Observation N°35 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Encore et toujours du "Tout aux voitures" ! Où sont les Voies bus ? Où sont les pistes cyclables aux normes CEREMA ? Quel confort pour les piétons.

Il faudrait une voie dédiée aux bus (et éventuellement ouverte aux covoitureurs), afin de favoriser les modes de transport vertueux et une seule voie pour les véhicules occupés par une seule personne, qui sont un mode de transport non vertueux qui doit être contraint et qui a vocation à décliner ».

Observation N°36 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La partie sud de la RD920 est un raté au niveau des Mobilités douces. Alors que l'espace ne manque pas, il n'y a pas de couloirs bus ».

Observation N°37 de M. DESORMIERE sur le registre dématérialisé :

« Le projet de réaménagement de la RD920 néglige l'exploitation des autobus
Ce projet doit donc être repensée pour que les bus disposent de voies réservées - et avec priorité
aux carrefours - sur l'ensemble de la section considérée ».

Observation N°40 de M. ORTOLO sur le registre dématérialisé :

« Actuellement pas de voie bus

Je tiens à souligner un fait important : l'aménagement actuel ne comporte pas de couloir de bus utilisable

Créer par endroits des voies bus centrales, matériellement inutilisables pour le stationnement et l'arrêt très gênant, serait un net progrès ».

Observation N°47 de M. SCHALLMOSER sur le registre dématérialisé :

« Il faut que des couloirs de bus continus et libres de stationnement garantissent la fluidité de la circulation ».

Observation N°48 de Mme HATON sur le registre dématérialisé :

« Une des voies de circulation doit être réservée au bus pour favoriser les transports en commun ».

Observation N°49 de M. PAIRE sur le registre dématérialisé :

« Il est nécessaire de réserver des voies de bus continus qui seuls peuvent garantir la fluidité de la circulation ».

Observation N°59 de M. CHANLIEU sur le registre dématérialisé :

« Juste un bémol : qu'aucune voie de bus ne soit prévue. C'est dommage. Cette artère est très souvent bouchée aux heures de pointe, surtout dans le sens banlieue / Porte d'Orléans ».

Observation N°66 de M. LUCET sur le registre dématérialisé :

« Pourquoi le projet ne prévoit aucune voie de bus ? De nombreuses lignes l'empruntent pourtant et pourraient circuler de manière plus fluide ».

Observation N°68 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Transports en commun : Un tel projet de réaménagement de la voirie devrait permettre d'améliorer les déplacements en transports en commun, or les couloirs de bus sont pratiquement tous supprimés. Il aurait été possible au vu de la largeur de la chaussée d'intégrer un bus en site propre ou un tramway avec priorité aux intersections ».

Observation N°69 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« En faveur d'une voie de bus sur la N20 Contribution : Résidente d'un logement donnant sur la nationale 20, j'ai vu une vraie différence depuis la suppression de la voie de bus. Donc je me questionne face à l'inaccessibilité que vous proposez en enlevant une voie de bus. Donc je souhaiterais que vous puissiez remettre une voie de bus ».

Observation N°70 de M. DELBOS sur le registre dématérialisé :

« Rendre les bus attractifs grâce à des couloirs continus, séparés de la circulation automobile, et donnant la priorité aux bus à tous les carrefours réglés par des feux ».

Observation N°71 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Couloir de bus axial du début à la fin. Ils sont coûteux, mais aussi le moyen le plus efficace d'accélérer les bus car ils ne sont pas bloqués par les véhicules à l'arrêt ou en tournant ».

Observation N°72 de M. FERTE sur le registre dématérialisé :

« La quasi-absence de couloirs de bus malgré la largeur importante de l'axe est incompréhensible et pénalisera des milliers d'usagers par jour ».

Observation N°73 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Place aux couloirs de bus. Les circulations bus sur la RD920 sont aujourd'hui catastrophiques sur la RD920. Le projet devrait permettre une amélioration significative de la circulation des bus sur l'axe, avec une continuité de site propre entre Bourg la Reine et Porte d'Orléans, et non des aménagements cosmétiques et localisés ou discontinus. Ce site propre doit pouvoir laisser possible la mise en place d'un BHNS voire d'un tramway ».

Observation N°77 de SC SANDRINE sur le registre dématérialisé :

« RD920 Nord : trop peu de voies dédiées aux bus. Je pensais que cette aberration de voir supprimer les voies de bus serait corrigée dans le projet de réaménagement de la partie Nord de la RD920, très fréquentée ».

Observation N°83 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« Sur les 2 voies prévues pour les véhicules, pourquoi ne pas dédier celle de droite aux bus ? Les arrêts trouveraient facilement leur place entre 2 arbres, sans gêner les cyclistes ».

Observation N°90 de Mme MICHAL-SALAIS sur le registre dématérialisé :

« Couloirs bus : La suppression prévue d'une partie importante des couloirs bus va à l'encontre du développement de l'utilisation des transports publics et risque de ralentir la circulation de ceux-ci. Cela va impacter des milliers d'usagers quotidiens des bus 187,188 et 197. Je vous demande de revoir ce projet pour une meilleure prise en compte la circulation prioritaire des transports publics ».

Observation N°119 de Mme COIFFARD sur le registre dématérialisé :

« Les bus circulant sur la D920, subissent le report de trafic du RER B quand il y a des pannes. Il est primordial de conserver une voie dédiée au couloir bus sur la D920, afin de garantir un niveau de service (fréquence, régularité des passages) pour les usagers des transports en commun ».

Observation N°127 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Absence d'une file de circulation dédiée au bus dans chaque de circulation continue entre Paris et Bourg-la-Reine alors que les services bus sont nombreux (notamment 187 et 197) ».

Observation N°134 de M. HORSIN sur le registre dématérialisé :

« Faire circuler bus et vélos sur deux voies centrales comme boulevard du Montparnasse, séparées des voies pour véhicules standard en dur. A tout le moins rétablir les voies de bus et faire une piste cyclable séparée en dur de celles-ci ».

Observation N°137 de Mme COMBES sur le registre dématérialisé :

« Contre la suppression des voies réservées aux bus 187, 188 et 197. Je suis usager quotidien des réseaux de bus empruntant la RD920 dans le cadre de mes trajets domicile-travail. La circulation étant déjà souvent bloquée le soir au niveau de la porte d'Orléans, je crains que la suppression des voies réservées aux bus n'entraîne encore plus de retard sur ce parcours. La fluidité des transports en commun doit rester une priorité pour toutes les communes ».

Observation N°159 de M. WEULERSSE sur le registre dématérialisé :

« Le projet ne me semble pas prendre en compte le besoin pour les bus de ne pas supporter les bouchons créés par les voitures. Je demande à la commission d'enquête une réserve pour exiger des couloirs réservés au bus sur cet accès d'entrée dans Paris ».

Observation N°186 de M. CHEVRIER sur le registre dématérialisé :

« A minima une voie bus et une voie vélo sécurisée non partagée avec les bus et les piétons ».

Observation N°193 de M. GAMBIER sur le registre dématérialisé :

« Prévoir en conséquence les voies pour les bus ».

Observation N°211 de Mme BEAUVOIS sur le registre dématérialisé :

« Rendre les bus attractifs par leur temps de parcours :

- En leur réservant une voie dédiée
- En augmentant leur fréquence ».

Observation N°216 de Mme MAGNE sur le registre dématérialisé :

« La tendance actuelle étant de favoriser le transport en commun, une attention particulière devrait être portée à la circulation des bus ».

Observation N°235 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Le projet supprime les voies réservées aux bus. Ceux-ci vont se retrouver bloqués dans la circulation. Laissez les voies réservées aux bus afin de permettre aux usagers de réduire leurs temps de trajet par rapport à leur voiture ! ».

Observation N°237 de M. COURAULT sur le registre dématérialisé :

« Je préconise plutôt l'utilisation d'un couloir partagé entre vélo et bus. Les vélos et bus vont à la même vitesse moyenne. Couloir qui permettrait que les bus et vélos se dépassent facilement donc plus large qu'actuellement ».

Observation N°247 de M. GERALD sur le registre dématérialisé :

« La préservation sur leur linéaire des bus 187,188 et 197 jusqu'à la Porte d'Orléans : A NE PAS SUPPRIMER, juste à améliorer et la création d'une voie sécurisée pour ces bus (aller-retour) sur le modèle du TVM (Trans Val de Marne) qui permettrait pour tout piéton excentré, non cyclable, âgé, etc.... de se déplacer plus facilement. ».

Observation N°264 de Mme THOMAS sur le registre dématérialisé :

« Voie de bus à conserver = car si réduction nombre de voie de circulation = augmentation trafic = embouteillage. Il faut que les détenteurs d'un abonnement de transports puissent en bénéficier pleinement, comme les chauffeurs de bus ».

Observation N°268 de M. PITEL sur le registre dématérialisé :

« En outre, je suis surpris de voir que les bus n'ont par ailleurs aucun autre aménagement dédié... La section allant du carrefour de la Vache Noire jusqu'au boulevard Romain Rolland ne bénéficie que de peu d'aménagement. La circulation sera la même puisque les trois voies voitures sont conservées (toujours pas de voie bus) ».

Observation N°276 de Mme MOUILLE-RICHARD sur le registre dématérialisé :

« Pour les transports en commun : avec la largeur disponible de façade à façade et l'investissement financier, il est impensable de ne pas prévoir de voie bus. La voie bus centrale du profil EE n'a aucun intérêt car trop courte : les bus seront confrontés à la circulation pour s'y insérer et en sortir ».

Observation N°287 de M. LANCEL sur le registre dématérialisé :

« . Le projet comporte très peu de voies de bus : aucune entre le nord de Cachan (rue de la Gare) et la Porte d'Orléans malgré les demandes faites lors de l'enquête de 2018 par les habitants, la FNAUT, le département du Val de Marne, les mairies de Cachan et d'Arcueil ».

Observation N°298 de M. PASTEAU sur le registre dématérialisé :

« L'argument de la densité des transports en commun, en particulier avec l'ouverture prochaine des gares de la ligne 15, ne justifie pas une diminution partielle de la place du bus sur la RD920. L'usage des bus, contrairement à celui des voitures individuelles, beaucoup moins performantes à de nombreux égards, ne nous semble pas voué à diminuer dans les prochaines années. Les bus doivent pouvoir circuler prioritairement jusqu'à la porte d'Orléans ».

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Créer une voie réservée aux bus ».

Observation N°302 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« Maintien des lignes de bus sur la RD 920, sur le tronçon Bourg le Reine - Paris : Les bus sont très utilisés le long de la RD 920 : - accès au terminal des bus et au tramway à la Porte d'Orléans

- desserte des 3 centres commerciaux - services de santé à Bourg la Reine - clinique vétérinaire - accès au Parc de Sceaux ... Certaines personnes ont parlé de "cabotage", encore plus nécessaire par temps de pluie. Les nouvelles lignes EST - OUEST ne répondent pas à ce besoin NORD - SUD. L'alternative à la suppression de bus fiables serait, en grande partie la voiture individuelle. Il paraît donc indispensable de maintenir ces services de bus ».

Observation N°305 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il me semble que le terre-plein central ne sert à rien, sinon à encourager encore les automobilistes dans leurs pointes de vitesses. Il faut garder cet espace pour les voies de bus en site propre ».

Observation N°310 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La quasi-disparition des voies de bus me semble problématique ».

Observation N°315 de M. DELPECH sur le registre dématérialisé :

« Maintenir et même favoriser le bus ».

Observation N°317 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Voie pour les bus. Etant donné la construction de nombreux immeubles en banlieue sud, la RD 920 est de plus en plus empruntée et nécessite des transports en commun. Pourquoi ne pas faire une ligne directe pour les bus en direction de la porte d'Orléans avec moins d'arrêts. Le RER B ne suffit pas aux heures de pointe ».

Observation N°319 de l'Association des usagers des transports d'IDF (FNAUT) sur le registre dématérialisé :

« 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 3eme voie serait une voie de stockage sans plus-value réelle pour les automobilistes soit réservée aux bus ».

Observation N°323 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« . La réduction de la largeur du terre-plein central permettrait ainsi de réserver une voie aux bus qui desservent la RD920. Ceci serait particulièrement utile entre la Croix d'Arcueil et la Porte d'Orléans à Paris ».

Observation N°328 de Mme MOLIERE sur le registre dématérialisé :

« Le projet constitue une véritable régression pour les bus (3 lignes importantes), avec la perte d'une part considérable des couloirs qui existaient avant les aménagements provisoires Covid et ne seraient pas rétablis. Ce n'est pas acceptable, alors que les transports en commun nord-sud sont saturés, et en particulier le RER B. Dans l'immédiat les couloirs de bus doivent être maintenus ou améliorés. Pour cela, il faut revoir l'arbitrage entre l'espace automobile et l'espace des transports en commun ».

Observation N°329 de M. HIRSCH sur le registre dématérialisé :

« Nous avons constaté avec surprise (mauvaise surprise !) Que les couloirs de bus sont absents du projet présenté. Pourquoi ne pas aménager la rd920 comme cela a été fait sur la d161 depuis la Vache Noire jusqu'au carrefour où se trouve la station de métro Barbara ? Ont été aménagés

un terre-plein central végétalisé sur lequel 2 voies cyclables ont été créées, une voie voiture et un couloir de bus de chaque côté ».

Observation N°334 de M. BRUYERE sur le registre dématérialisé :

« L'absence de voies pour les bus. On constate que les actuels couloirs pour les autobus, principalement au nord du carrefour de la Vache Noire, seront supprimés. Nous demandons le maintien d'un couloir bus, au moins vers Paris, en continu depuis l'avenue Carnot à Cachan. Nous déplorons la trop grande place laissée à la voiture et la moindre prise en compte des bus. Nous demandons un vrai projet pour les transports en commun qui ne sacrifie pas les lignes de bus ».

Observation N°341 de M. COSTE sur le registre dématérialisé :

« Puisque de nombreuses contributions se plaignent du manque d'espace pour les transports en communs, il serait envisageable de n'avoir qu'une seule voie pour les voitures individuelles, et une voie réservée aux transports en communs. Cela permettra de rendre efficace le déplacement en bus, et donc le favoriser ».

Observation N°344 de M. PHAM sur le registre dématérialisé :

« Pas de voie dédiée au bus, à part sur de rares tronçons ».

Observation N°346 de Mme TEPEL sur le registre dématérialisé :

« Réserver une voie séparée aux bus (ne pas faire comme dans Paris où vélos et bus/taxis partagent les voies car c'est aussi dangereux, à moins que tout le monde roule réellement à 25-30 ».

Observation N°1 de Mme SEDEUCIE sur le registre de la commune de Bourg la Reine :

« Il manque un couloir de bus qui pourrait être réalisé en diminuant la largeur du trottoir ».

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre de la commune de Montrouge :

« Avoir une voie pour bus ».

Observation N°9 d'un anonyme sur le registre de la commune de Montrouge :

« L'absence de couloir de bus, sauf sur les derniers 200 m est une insulte vis-à-vis des usagers des transports. Il devrait commencer depuis « La Vache Noire ».

Observation N°14 d'un anonyme sur le registre papier de Montrouge :

« Une voie pour les bus dans les deux sens sur toute la longueur du réaménagement ».

Observation N°1 d'un anonyme sur le registre de la commune de Cachan :

« Y aura-t-il suffisamment d'arrêts de bus « décalés » pour ne pas bloquer la circulation ? ».

Observation N°5 d'un anonyme sur le registre de la commune de Cachan :

*« Prévoir un couloir réservé aux autobus jusqu'à la Porte d'Orléans
Prévoir une ligne de tram qui remplacerait (en partie) les autobus ».*

Observation N°6 d'un anonyme sur le registre de la commune de Cachan :

« Favoriser le déplacement en bus jusqu'à Paris liaisons métro mais aussi tram ».

Observation N°9 des Conseils de quartier de Cachan sur le registre de la commune de Cachan :

« La desserte des bus et leur articulation avec RER, GPE et métro est primordiale, et les tracés actuels des bus (162,187,193,197) partiellement déportés vers le métro « Bagneux - Lucie Aubrac » rendent difficile l'accès à Cora (il manque un arrêt du bus 197 sur la RD 920, entre les stations Jean-Marie Naudin et Vache Noire) ou à la Vache Noire. L'option prise de l'absence de couloir réservé aux bus sur la quasi-totalité du projet (exception : les 350 m de voie propre en milieu de chaussée, de l'avenue Cambot à la rue de la Gare, pour permettre le tourne à gauche vers le métro Bagneux - Lucie Aubrac et délester la porte d'Orléans) fait craindre les encombrements réguliers aux heures de pointe du matin en direction de Paris, surtout si un couloir bus n'est pas maintenu entre la Croix d'Arcueil et la porte d'Orléans ».

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la mise en place de voies de bus en site propre, cette question a été traitée sur le thème précédent. Le seul complément qui peut être apporté est la référence à l'évaluation socio-économique figurant dans l'étude d'impact. Il n'est pas tout à fait exact de présenter le scénario « bus axial » comme celui présentant les meilleurs bénéfices. Pour pondérer le propos, l'analyse conclut qu'aucun des 3 scénarios n'est rentable puisqu'à chaque fois le taux de rentabilité immédiat du scénario considéré est inférieur à 4,5%. En outre, 80 % du bénéfice total pour ce scénario est expliqué par les gains de temps générés. L'approche pondérée de cette analyse socio-économique est donc nécessaire afin de la mettre en perspective au regard de l'ensemble des enjeux avec lesquels le projet va devoir composer.

Il est souvent fait allusion aux voies de bus qui ont supprimées il y a 3 ans et remplacées depuis par les « coronapistes ». Mais précisément, l'exploitant RATP ne nous signale pas de dégradation marquée de l'exploitation des bus, sauf dans la dernière partie, entre la RD 50 et le boulevard périphérique. C'est là où effectivement, le Département a prévu de rajouter une voie dédiée aux bus.



La situation prévalant avant les « coronapistes » n'était d'ailleurs pas forcément plus idyllique puisque les voies de bus subissaient les mêmes écueils que les pistes cyclables provisoires actuelles (arrêts et stationnements intempestifs).



Contrairement à certains propos sans fondement concret tenus lors de la seconde réunion publique, les deux Départements ne développent aucune animosité envers le mode bus. Au contraire, ils considèrent que ce mode de proximité doit impérativement continuer à irriguer le territoire, en rabattement notamment sur les pôles de centralité.

Toutefois, et c'est tout à fait légitime, il est constant que l'autorité organisatrice des transports procède systématiquement à une restructuration du réseau à l'occasion de la mise en service de nouveaux modes lourds, et ce sera également le cas lors de la désormais prochaine mise en service de la ligne 15 du métro. À ce jour quelques modifications mineures ont été menées depuis la mise en service de la gare Lucie Aubrac à Bagneux (ligne 197, 162 et Noctilien N14 qui desservent à présent cette gare).

De surcroît, cette remise en perspective doit également se faire avec les travaux de restructuration complète de la ligne de RER B. La mise en place des nouveaux systèmes d'exploitation et de

signalisation ainsi que la mise en service de matériels roulants plus capacitaires sont autant d'éléments laissant présager la désaturation de la ligne de RER B à l'horizon 2029 qui est parfois décriée au travers des contributions. Les futures conditions d'exploitation renforceront l'attractivité de cette ligne ainsi que le cabotage Nord-Sud nécessaire.


Au regard de l'offre de transport (Métro 4, RER B et future ligne 15), de la création des gares de Cachan et Bagneux, de la réduction de l'offre à la porte d'Orléans, le Département a donc jugé qu'il n'était pas justifié de généraliser la mise en place d'une voie bus dans chaque sens, au regard de surcroît des inconvénients que cela entraînerait en termes d'emprise et d'aménités. Le retour d'expérience suite à la mise en place des « coronapistes » semble d'ailleurs très nettement plaider en faveur de ce choix.

Le projet de requalification propose ainsi la mise en place de couloirs bus sur les portions les plus empruntées par les bus et les plus problématiques en termes de congestion.

Ainsi, il est prévu la mise en place d'un couloir bus bidirectionnel sur la section entre l'avenue Carnot et la rue de Verdun pour faciliter les mouvements tournants depuis/vers les pôles métro de Bagneux et de Cachan (M4-M15). Par ailleurs, la congestion dans le sens Province vers Paris à l'approche du boulevard périphérique et les vitesses commerciales faibles des lignes de bus ont incité à proposer un couloir de bus dans ce sens de circulation sur la section entre la rue Gabriel Péri et le boulevard Romain Rolland.

À noter par ailleurs que le Département s'est engagé dans un appel à projet européen, dans le cadre de la mise en production de plusieurs cas d'usage des C-ITS (systèmes de transports intelligents coopératifs), et qu'il compte déployer sur la RD 920 ce dialogue connecté entre l'infrastructure et les véhicules, en faveur des bus, si sa candidature est retenue.

Toutefois le résultat de l'appel à projet ne sera connu qu'en juin et ce projet ne peut être garanti avant la conclusion de la procédure d'enquête publique.

Cas d'usage / Mode de transmission / Niveau de maturité	Commentaires
<p>Demande de priorité au feu de signalisation par un véhicule autorisé</p> <p><small>[Traffic signal priority request by designated vehicles]</small></p>  <p>Mode (V2I)</p>	<p>Ce cas d'usage, nommé G2 dans le catalogue, a pour but de favoriser le passage au feu vert aux véhicules autorisés, il peut être lié au CU D12 concernant les véhicules d'urgence en approche. Il s'agit principalement d'offrir cette priorité pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les véhicules d'urgence en intervention, - les bus (en retard sur leur temps de parcours théorique). <p>Le bénéfice attendu est une optimisation de la fluidité du trafic pour l'ensemble des usagers en agissant sur les algorithmes des contrôleurs de feux, en fonction des données de trafic issues des véhicules connectés (standards CAM, DENM, SREM/SSEM).</p> <p>Ce CU sera implémenté uniquement sur le site n°2 - RD 920.</p>

Appréciations de la commission d'enquête :

Pour les raisons évoquées précédemment les avantages qu'apporterait une voie bus dédiée sur toute la longueur de cette requalification notamment en termes de temps gagné par rapport à la situation actuelle ne se justifient pas par rapport aux inconvénients qu'entraînerait la création de cette voie dédiée.

Et la commission d'enquête considère également qu'il importe davantage de mettre en place un système de transports intelligents coopératifs pour améliorer la fluidité des bus qu'il conviendra en tout état de cause de maintenir sur ce tronçon de la RD920.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

Pourquoi n'est-il pas envisageable de maintenir une voie en site propre dans les deux sens de circulation pour les bus tout le long de la RD920 ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Il est d'u point de vue strictement géométrique envisageable comme il l'a été montré sur le thème précédent de développer un transport en site propre. L'impact sur les autres fonctionnalités attendues de la RD920 ont cependant conduit le Département à écarter cette solution.

Appréciations de la commission d'enquête :

Se reporter à la réponse de la commission d'enquête évoquée précédemment qui considère également que le bilan avantages-inconvénients ne penche pas en faveur de la création d'une voie en site propre pour les bus dans les deux sens de circulation.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête

En l'absence de réponse positive à la question complémentaire N°1 ci-dessus, est-il envisageable de faire cohabiter les cyclistes et les bus sur une voie commune ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Prévoir la circulation des cyclistes dans les voies bus, ne constitue aujourd'hui plus une solution proposée pour l'aménagement de la voirie. En effet, elle n'est pas adaptée aux trafics élevés de vélos, et limite de fait le développement de l'usage de la bicyclette, les personnes débutantes, les familles, les enfants n'étant pas encouragés à les utiliser en raison de la présence des bus, qui génère un fort sentiment d'insécurité.

Le guide du Céréma le déconseille clairement :

Le couloir vélo-bus : un aménagement cyclable de compromis...sous conditions

En agglomération, l'obligation pour les gestionnaires de la voirie de mettre en place des aménagements cyclables lors des rénovations de voie prévue par la loi peut être satisfaite par l'ouverture d'un couloir de bus aux cyclistes. Cette possibilité est ouverte uniquement si l'emprise disponible pour faire des aménagements cyclables est insuffisante, et à condition que la largeur du couloir bus permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité, c'est-à-dire avec une distance latérale de dépassement de 1 m.

RÉFÉRENCE
[Article L. 228-2 du Code de l'environnement](#)

Cette solution est également fortement déconseillée par le guide de l'association Paris en selle précité (page 61).

Appréciations de la commission d'enquête :

Pour des raisons liées à la sécurité des cyclistes dépendant notamment de la largeur de la voie nécessaire pour faire cohabiter cyclistes et bus sur une même voie, la commission d'enquête n'est également pas favorable à cette cohabitation.

4.3.6.3. Sous-thème : Le stationnement des véhicules

De nombreuses observations plaident pour la diminution voire la disparition des places de stationnement. D'autres au contraire souhaitent leur maintien pour les livraisons ou la fréquentation des commerces situés dans la RD920. Certaines enfin demandent comment concilier l'enlèvement des déchets le long de l'avenue sans gêner la circulation.

Observation N°19 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« J'ai pu voir de nombreuses discontinuités, des traversées sur passages piéton, des arrêts de piste en plein trottoir, des pistes dans les contre-allées obstruées par du stationnement intempestif, de nombreuses bordures ».

Observation N°22 de M. PETILLON sur le registre dématérialisé :

« Bien séparer les pistes cyclables du reste de la départementale afin d'éviter des arrêts et des stationnements fréquents de véhicules sur ces voies ».

Observation N°27 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Réduire l'espace de la voiture en limitant fortement les places de stationnement ».

Observation N°33 de M. BRULE sur le registre dématérialisé :

« Je découvre avec stupéfaction ce projet complètement déconnecté de la réalité actuelle où il faut tout refaire en diminuant la place pour les voitures, enlever les stationnements sur les côtés ».

Observation N°40 de M. ORTOLO sur le registre dématérialisé :

« Créer par endroits des voies bus centrales, matériellement inutilisables pour le stationnement et l'arrêt très gênant, serait un net progrès ».

Observation N°47 de M. SCHALLMOSER sur le registre dématérialisé :

« Il faut que des couloirs de bus continus et libres de stationnement garantissent la fluidité de la circulation ».

Observation N°71 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Supprimer toutes les places de stationnement, ajouter des places de livraison et des places de 30 minutes ».

Observation N°86 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« Le retex de Bourg-La-Reine est catastrophique en ce qui concerne les contre-allées. Elles servent inexorablement de stationnement d'appoint et ne permettent plus aux cyclistes et piétons de circuler en sécurité ».

Observation N°91 de Mme FROMENTIN-DENOZIERE sur le registre dématérialisé :

« Garantir dans les contre-allées de ne pas avoir de stationnement sauvage sur la piste, lorsque les pistes longeant les contre-allées n'ont plus de protection « naturelle ».

Je me permets cependant de vous informer des défauts qui rendent la circulation à vélo plus difficile : la circulation sur les carrefours, en particulier au carrefour de la Vache Noire, et les stationnements sauvages sur la piste ».

Observation N°92 de M. COUDEVILLE sur le registre dématérialisé :

« Tenir compte dans les aménagements, du contexte local d'incivilité, en réalisant des ouvrages qui empêchent structurellement les stationnements abusifs ».

Observation N°102 d'Ile de France Collectif Vélo sur le registre dématérialisé :

« Contre-allées : des garanties contre le stationnement illicite sur la piste
Stationnement en moins si nécessaire ».

Observation N°109 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Des garanties contre le stationnement illicite sur la piste ».

Observation N°126 de M. FY-BEAUMONT sur le registre dématérialisé :

« La situation est aggravée par le stationnement des véhicules de tourisme et des engins de travaux parfois sur les pistes cyclables obligeant les cyclistes à se déporter sur la gauche et risquant d'être percutés par les véhicules qui roulent généralement à vive allure ».

Observation N°138 de M. MAISH sur le registre dématérialisé :

« Les stationnements des véhicules, qu'ils soient individuels ou professionnels doivent être repensés et par obligation diminués ».

Observation N°142 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Des garanties contre le stationnement illicite sur la piste et contre son utilisation régulière par des deux-roues motorisées, généralement très accidentogène en raison du différentiel de vitesse ».

Observation N°146 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La voie est par ailleurs en permanence croisée pour l'accès aux stationnements ».

Observation N°148 de M. CHAPON sur le registre dématérialisé :

« En ce qui concerne les contre-allées, des solutions devront être implémentées pour éviter le stationnement illicite sur la piste ».

Observation N°149 de Mme ANDRE sur le registre dématérialisé :

« En plus, trop de voitures stationnent ou s'arrêtent sur la piste cyclable, ce qui est extrêmement gênant car ça oblige les vélos à se rabattre sur la voie des voitures. Ces stationnements gênants pourraient être évités simplement par un rehaussement de la piste cyclable ».

Observation N°152 de M. GARNIER sur le registre dématérialisé :

« Supprimer tout le stationnement résidentiel. Ne mettre que de la livraison et PMR. Mettre à profit l'espace pour la végétation ».

Observation N°155 de M. FRANCO sur le registre dématérialisé :

« Contre-allées : des dispositifs empêchant le stationnement illicite sur la piste => plus grosse source de danger quand on dépasse sur la voie "voiture à pleine vitesse ».

Observation N°159 de M. WEULERSSE sur le registre dématérialisé :

« Sur ce projet, on peut plutôt on doit, gagner de l'espace sur le stationnement et aussi beaucoup sur les contres allées qui subsistent ».

Observation N°164 de Mme LANGLOIS sur le registre dématérialisé :

« Contre-allées : des dispositifs empêchant le stationnement illicite sur la piste ».

Observation N°167 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La contre allée n'est absolument pas un lieu sécurisé pour un vélo, entre les ouvertures de portière, les voitures qui sortent du stationnement sans contrôle des rétroviseurs ni clignotant, les voitures garées en double file au milieu de la contre-allée »

Observation N°176 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Stationnement illicite sur la piste cyclable temporaire : très fréquent voir permanent à certains endroits »

Observation N°178 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« La piste cyclable longe souvent des places de stationnement et il m'est arrivé plusieurs fois de piler au dernier moment pour ne pas me prendre à pleine vitesse la portière de la voiture stationnée qui s'ouvre ».

Observation N°180 de M. BULOT sur le registre dématérialisé :

« De disposer de contre-allées de stationnement ou une séparation franche entre route, piste et trottoir, afin d'éviter le stationnement en double file sur la piste ».

Observation N°185 de M. THIEBEAULD sur le registre dématérialisé :

« Il est indispensable d'isoler physiquement les pistes cyclables de la circulation des voitures (notamment empêcher le stationnement des voitures et des bus sur la piste cyclable) ».

Observation N°187 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« . Le revêtement choisi doit permettre aux eaux de pluie d'être absorbées quand cela s'y prête (prévoir de végétaliser les places de stationnement) ».

Observation N°193 de M. GAMBIER sur le registre dématérialisé :

« Voie dédiée avec des séparations solides et interdiction de stationnement pour les véhicules à moteur (comme c'est le cas actuellement) ».

Observation N°201 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les restaurants à côté du RER B Bagneux coté Cachan (Surtout le restaurant Butsher Square) utilisent les places de stationnement comme Local Poubelle ».

Observation N°204 de M. WEULERSSEN sur le registre dématérialisé :

« La fonction stationnement ne doit pas être oubliée là où elle est pertinente (concertation avec les communes concernées). C'est une fonction urbaine ».

Observation N°210 de M. POINEAU sur le registre dématérialisé :

« Quelles seront les dispositions prévues pour essayer de supprimer les "véhicules ventouses" afin d'éviter le stationnement en double file et de permettre les livraisons, les achats ».

Observation N°213 de Mme MOITRIER sur le registre dématérialisé :

« Elargissements des trottoirs ? Pourquoi ? Ils ne servent pas aux piétons mais aux stationnements de scooters, motos, trottinettes et voitures ».

Observation N°215 de Mme JERSYK sur le registre dématérialisé :

« Les stationnements d'autos peuvent s'intégrer entre les arbres. Ne pas oublier les stationnements des vélos ».

Observation N°216 de Mme MAGNE sur le registre dématérialisé :

« A l'heure actuelle nous sommes obligés d'empiéter régulièrement sur la voie voiture en raison des véhicules stationnés sur voie vélo, il est sans doute important de prévoir les stationnements nécessaires à proximité des commerces ».

Observation N°221 de M. BOUCHEZ sur le registre dématérialisé :

« La troisième voie serait réservée au stationnement voiture ou camion avec des arbres pour apaiser la circulation et séparer les voies automobiles des pistes cyclables ».

Observation N°223 de M. ROELENS sur le registre dématérialisé :

« A défaut d'un emplacement réservé « dépose-minute Taxis », les stationnements intempestifs sur la voie permettant de tourner à droite vont augmenter (avec l'occupation des immeubles) Ne pas maintenir d'emplacements de stationnement sur le côté Nord de l'avenue Victor Hugo, entre le carrefour avec la RD 920 et le débouché de la voie de desserte, ces emplacements, tolérés jusqu'à présent, gênent la visibilité des véhicules s'engageant sur l'avenue Victor Hugo au sortir de la voie de desserte ».

Observation N°223 de la Mairie d'Arcueil sur le registre dématérialisé :

« Stationnements :

- 1- Prévoir de nombreux stationnements vélos et deux roues motorisés en plus du stationnement des voitures ;
- 2- La ville demande que soient précisés les aménagements envisagés concernant les places de livraison (nombre, marquage au sol, possibilité de mise en place de demi-sphères pour limiter le stationnement)
- 3- Des aménagements pour l'emplacement de bornes de recharges électriques sont-ils prévus ? »

Observation N°230 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les trajets sont toujours difficiles voire dangereux à cause du stationnement sauvage sur la piste cyclable, le projet doit aussi proposer de nouveaux stationnements vélos ».

Observation N°234 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il est à mon sens urgent de réaménager cette route (même provisoirement) pour mettre la piste cyclable derrière le stationnement -- quitte à retirer une voie pour les voitures ».

Observation N°238 de Mme GERARD sur le registre dématérialisé :

« Bus et vélos en voie centrale sur RD 920, mais espaces livraison et stationnement limités à 20 minutes (plus horodateur) à la proximité des commerces sur le modèle de la rue Houdan à Sceaux ».

Observation N°239 de M. CHASSEAU sur le registre dématérialisé :

« Je me permets une suggestion sur le stationnement. On pourrait gagner un peu d'espaces plantés si Ton réduisait les possibilités de stationnement linéaires entre les arbres. Il reste des opportunités de foncier encore importantes, au moins sur Arcueil, Cachan et Bagneux. A l'occasion des opérations à venir, réserver des espaces de stationnement publics dans le bâti envisagé pour permettre le stationnement du chaland des commerces, car c'est surtout vers eux que le stationnement en voirie est destiné. En conserver tout de même sur voirie, de dimensions respectables pour ceux réservés aux livraisons, et planter davantage les espaces gagnés ».

Observation N°246 de M. DURANTON sur le registre dématérialisé :

« Au lieu de mettre des places de stationnement dans le centre-ville qui perturbent la circulation, il vaudrait mieux aménager une piste cyclable sur la route ».

Observation N°250 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il me semble très important de séparer les pistes cyclables du stationnement automobile de façon à ce que les voitures ne puissent pas être garées sur les pistes cyclables, ce qui ne me paraît pas être le cas dans tous les projets ».

Observation N°251 de Mme HALLEY sur le registre dématérialisé :

« Empêcher le stationnement des voitures sur les trottoirs avec des séparateurs clairs évitant le stationnements (végétation et/ou bordure) ».

Observation N°252 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Dans le cadre du réaménagement de l'avenue Aristide Briand, pourriez-vous svp prévoir une place de stationnement "minute" suffisamment longue pour l'arrêt temporaire (pouvant aller jusqu'à 30 minutes) d'un camion ou d'une voiture, en face du Fly car (situé devant le 66 avenue Aristide Briand, 92120 Montrouge). Au quotidien, ce loueur de véhicules se met, devant l'entrée du parking de l'immeuble, ce qui gêne les entrées et sorties de voitures des résidents mais également gêne les piétons. Il peut également parfois même stationner sur l'actuelle piste cyclable ».

Observation N°256 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Il faudrait que la piste soit suffisamment séparée de la route (peut être avec un rebord) pour éviter que les automobilistes ne s'en servent de voie de stationnement ou de voie pour tourner à droite ».

Observation N°262 de M. JEANROY sur le registre dématérialisé :

« Limiter le parking sauvage Aujourd'hui, sur toute l'avenue, la circulation en vélo est compliquée (malgré les voies réservées) car les voitures stationnent sur le moindre espace libre (piste vélo, double file, entrée de parking, ...). Les contres allés pour les voitures sont côte à côte avec les pistes vélo, il faut absolument une séparation "physique" pour qu'un véhicule ne puisse (techniquement) pas stationner sur les pistes de vélos. Sinon cela va générer des abus et donc des conflits, contraires à l'ambition du projet ».

Observation N°263 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Prévoir des places de livraisons délimitées et prévoir une séparation en dur pour éviter le stationnement sauvage sur la piste cyclable ».

Observation N°266 de M. MENNESSON sur le registre dématérialisé :

« . La nouvelle piste doit être physiquement séparée de la chaussée et rendre tout stationnement automobile impossible sinon la piste est vouée à l'échec ».

Observation N°267 de Mme REYSSAT sur le registre dématérialisé :

« S'il y a un problème de place, une option pourrait être d'enlever le stationnement voiture sur la RD920.ou de placer toute la RD920 à une voie voiture ! Les contre-allées comme elles existent à Bourg la Reine par exemple avenue du général Leclerc peuvent être une option. Elles permettent de concilier stationnement et voie vélo ».

Observation N°269 de M. GERARD sur le registre dématérialisé :

« Cependant, les commerçants... se plaignent aussi du manque de stationnement. Sur ce point aussi les aménagements d'une vraie place devraient permettre l'éclosion de commerces de proximité qui manquent aux habitants des quartiers environnants, souvent contraints d'aller au centre-ville pour certains achats pourtant courants ».

Observation N°275 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Les pistes proposées ne sont pas assez larges, créent du conflit avec les piétons et ne sont pas continues : il faut les séparer physiquement des trottoirs et de la route pour qu'elles ne servent pas de place de stationnement/livraison ».

Observation N°276 de Mme MOUILLE RICHARD sur le registre dématérialisé :

« Piste cyclable bidimensionnelle d'un seul côté, quitte à neutraliser le stationnement de ce côté ».

Observation N°281 de M. MIDOUX sur le registre dématérialisé :

« Il n'est pas normal de trouver des zigzags, des poteaux, des places de stationnement PMR, des véhicules en livraisons et autres chicanes sur une voie vélo comme c'est le cas actuellement. Une RD920 avec une unique voie voiture limitée à 30km/h et une demi-voie de stationnement voiture couplée avec des espaces verts, c'est possible ».

Observation N°291 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Trouver un dispositif empêchant les voitures à utiliser les pistes cyclables comme zone de stationnement ».

Observation N°296 de M. MALLEJAC sur le registre dématérialisé :

« Pour les contre-allées, des garanties contre le stationnement illicite sur la piste (par exemple au moyen d'une végétalisation) ».

Observation N°298 de M. PASTEAU sur le registre dématérialisé :

« La part belle faite par le projet aux stationnements de voitures mérite d'être revue ».

Observation N°300 des animateurs de la CATTE-VSGP sur le registre dématérialisé :

« ...des espaces piétons plus généreux ; plus de places de stationnement à très courte durée, moins de stationnement de longue durée à transformer en stationnement pour les vélos ».

Observation N°301 de M. ALLARY sur le registre dématérialisé :

« Les pistes situées en contre-allée lorsqu'elles ne sont pas séparées par une protection naturelle (végétation par exemple) présentent le risque d'être obstruées par du stationnement illicite.».

Observation N°302 de M. DUBERNET sur le registre dématérialisé :

« Eliminer la juxtaposition "stationnement / piste cyclable ».

Observation N°306 d'une anonyme sur le registre dématérialisé :

« Une protection "en dur" des cyclistes contre le stationnement sauvage, sans quoi ces pistes serviront continuellement de parking ».

« Voie pour les bus. Etant donné la construction de nombreux immeubles en banlieue sud, la RD 920 est de plus en plus empruntée et nécessite des transports en commun. Pourquoi ne pas faire une ligne directe pour les bus en direction de la porte d'Orléans avec moins d'arrêts. Le RER B ne suffit pas aux heures de pointe ».

Observation N°320 de M. TREMOUREUX sur le registre dématérialisé :

« Citons à titre d'exemple, les propositions du Collectif vélo pour élargir les pistes cyclables, limiter les angles morts au carrefour, basculer des stationnements entre la voie de circulation des véhicules motorisés et la piste cyclable, assurer une séparation réelle ».

Observation N°323 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« En ce qui concerne la partie cyclable des aménagements, je suis en accord complet avec les préconisations du Collectif Vélo Ile de France, sur ...les dispositifs qui empêchent le stationnement illicite des véhicules dans les contres allées. Le maintien de contre-allées, apparemment destinées à accéder à quelques places de stationnement automobile, comme à Bourg-la-Reine Boulevard du Maréchal Joffre, à Arcueil au nord de la rue Berthollet, à Montrouge entre la rue Barbès et la rue Saint Albin, apparaît comme un gâchis d'espace considérable »

Observation N°327 de Mme DELVALLEE sur le registre dématérialisé :

« Contre-allées : des garanties contre le stationnement illicite sur la piste, lorsque les pistes longeant les contre-allées n'ont plus de protection « naturelle » (stationnement, végétalisation, etc.) ».

Observation N°328 de Mme MOLIERE sur le registre dématérialisé :

« Utiliser si nécessaire la largeur prévue pour le stationnement auto. Ce stationnement n'est en fait pas indispensable pour la vie locale et commerciale comme on le croit souvent : par exemple, à Antony au sud de la Croix de Berny, 3 supermarchés de moyenne surface fonctionnent pratiquement sans places de stationnement. Le stationnement auto relève d'une nécessité beaucoup plus relative, là où des choix sont à faire ».

Observation N°329 de M. HIRSCH sur le registre dématérialisé :

« En parallèle, le chapitre sur le stationnement est traité de manière peu détaillée. Réduire le nombre de places n'est pas en soi un problème comme souligné en page 23 de la pièce C, mais il reste indispensable aux commerces. De plus, le développement de stationnements dans les bâtiments ne répond pas à la même problématique, car les stationnements ne sont pas utilisés par les résidents notamment du fait des tarifs pratiqués. Les communes doivent travailler avec les copropriétés pour l'utilisation des places en sous-sol si on veut que l'offre soit cohérente ou via des dispositifs type Yespark. Aujourd'hui certaines places sont détenues par les mairies, mises en concession et louées. Ce pourrait donc être un levier, mais encore une fois, il faut que les communes mettent en place ce levier avant la fin de l'aménagement ».

Observation N°329 de M. CASSAT sur le registre dématérialisé :

« Place de parking :

Dans le cadre du réaménagement de l'avenue Aristide Briand, pourriez-vous svp prévoir une place de stationnement "minute" suffisamment longue pour l'arrêt temporaire (pouvant aller jusqu'à 30 minutes) d'un camion ou d'une voiture, en face du Fly car (situé devant le 66 avenue Aristide Briand, 92120 Montrouge). Au quotidien, ce loueur de véhicules se met, devant l'entrée du parking de l'immeuble, ce qui gêne les entrées et sorties de voitures des résidents mais également gêne les piétons. Il peut également parfois même stationner sur l'actuelle piste cyclable »

Observation N°334 de M. BRUYERE sur le registre dématérialisé :

« Le projet d'aménagement n'a que très peu évolué depuis 2018 et confirme ses objectifs initiaux qui sont de permettre « d'améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité routière, avec une suppression minimum de places de stationnement » et de renforcer le rôle de pénétrante majeure de la RD920 vers Paris en mode motorisé dans la continuité des aménagements réalisés depuis Antony ».

Observation N°340 de Mme GERBER sur le registre dématérialisé :

« Il faut s'assurer qu'il est impossible pour les véhicules motorisés de se garer sur les pistes cyclables là où la piste n'est pas séparée de la chaussée par des places de stationnement ».

Observation N°342 de Mme PLESSIER sur le registre dématérialisé :

« Il faudra veiller à empêcher le stationnement illicite sur la piste ».

Observation N°344 de M. PHAM sur le registre dématérialisé :

« Elle conserve même des espaces de stockage avec des contre-allées de stationnement dévoreuses d'espace public ».

Observation N°346 de M. PHAM sur le registre dématérialisé :

« Donner plus de place aux vélos et piétons (réduire le stationnement, supprimer les contre-allées) ».

Observation N°1 de Mme SEDEUCIE sur le registre papier de Bourg la Reine :

« Dans le sens Nord-Sud, il est problématique de transformer les places de stationnement devant la concession Peugeot en zone de livraison et de supprimer les places de stationnement devant l'agence immobilière ».

Observation N°6 d'un anonyme sur le registre papier de Montrouge :

« Etant commerçant sur la ville de Montrouge, la boutique FLY CAR (location de véhicules) au 68 avenue Aristide Briand, je m'inquiète à savoir comment pouvoir stationner mes véhicules pendant et après les travaux. Possédant un large trottoir devant notre boutique, nous souhaitons avoir des places de stationnement devant notre boutique ou bien une chaussée pour établir nos départs et retour de location ».

Observation N°10 de Mme CONTENT responsable de la Banque populaire Rives de Paris sur le registre papier de Montrouge :

« Les autorisations actuelles de stationnement des TDF accordées seront-elles conservées et marquées ».

Observation N°4 d'une anonyme sur le registre papier de Cachan :

« Je suis soulagée de constater que des pistes entièrement sécurisées sont prévues (=entre les stationnements et les trottoirs et non entre voiture et stationnement) ».

Observation N°9 des Conseils de quartier de Cachan sur le registre papier de Cachan :

« L'état déplorable de cette façade de Cachan depuis des années dévoile des trottoirs impraticables, jonchés de poubelles permanentes, des locaux commerciaux abandonnés, des terrasses vides et envahissantes, des stationnements ventouses.

...Un déport par rapport aux voitures en stationnement pour éviter l'emportiérage

La corona piste qui devrait disparaître avec l'avancée du chantier, ne doit pas servir de zone de stationnement, même pour ces véhicules de service public, et encore moins aux particuliers qui prennent un café ».

Réponse du maitre d'ouvrage :

Concernant le stationnement, le maitre d'ouvrage a opté pour un équilibre entre la volonté de réattribuer complètement cet espace aux mobilités actives et la nécessité de maintenir un tissu économique et une vie locale. Le bilan de stationnement du projet s'inscrit également lui-même dans cette réaffectation en faveur des trottoirs et des pistes cyclables.

À l'échelle du projet, il est actuellement prévu du stationnement essentiellement longitudinal, en alternance avec des plantations de part et d'autre de la chaussée. Par ailleurs, les contre-allées sur le linéaire du projet permettront de lutter contre le stationnement sauvage sur voirie (ou coronapiste) et de favoriser les livraisons auprès des commerces de proximité

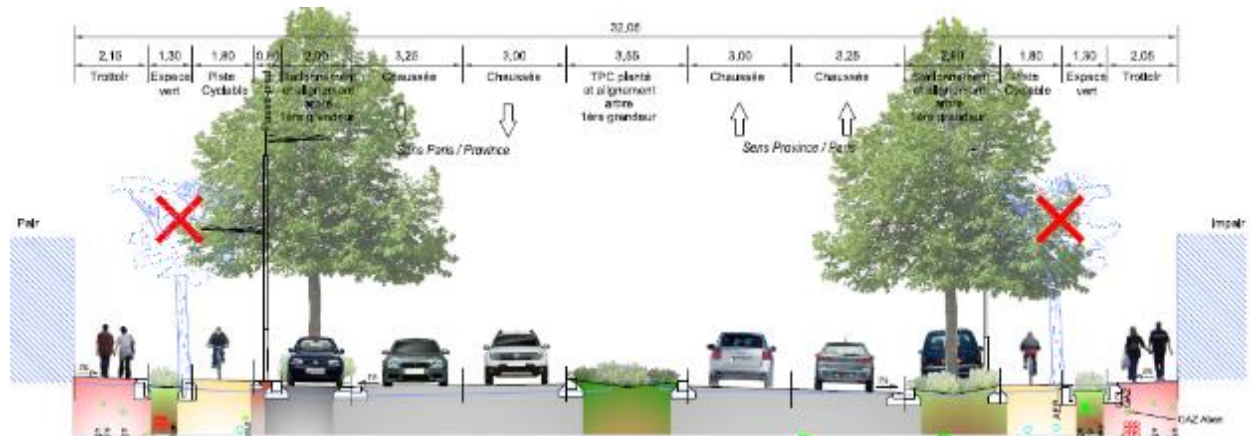


Figure 30 : profil en travers figurant l'organisation du stationnement

Le bilan relatif aux places de stationnement prévu par le projet, figure dans l'étude d'impact :

	Hauts-de-Seine	Val-de-Marne	Évolution projet
Véhicules légers	238 -43	182 -56	420 -99
Places 30 min	2 -1	0 /	2 -1
Personne à mobilité réduite	11 +1	2 +2	13 +3
Livraisons	10 +4	3 +3	13 +7
Transport de fond	2 +1	1 /	3 +1
Autocar	1 /	0 /	1 /
Total	264 -38	188 -51	452 -89

Ainsi, le projet prévoit la suppression de 89 places de stationnement. Afin de lutter contre le stationnement illicite sur la RD920, 7 places de livraisons supplémentaires sont envisagées pour répondre aux doléances des commerçants et autres professionnels de l'avenue. Ainsi, des places de stationnements temporaires pourraient y être envisagées. Cependant, il est évident qu'une vraie réflexion doit être menée sur l'occupation du domaine public qui doit permettre le développement d'espaces et de lieux de vie qualitatifs.

Il faut noter que le stationnement constitue une forme d'urbanité (une voirie sans aucun stationnement pourrait s'apparenter à une voie rapide, nonobstant les aménagements qui y seraient réalisés).

Pour le moment, le projet ne prévoit pas de bornes de recharge électriques, qui d'ailleurs ne relèvent pas de la compétence des Départements. Ce sujet sera toutefois traité lors des futures études de maîtrise d'œuvre en coordination avec les communes et leurs éventuels opérateurs, afin de mettre le projet en cohérence avec les objectifs de passer en 100% électrique dans les ZFE.

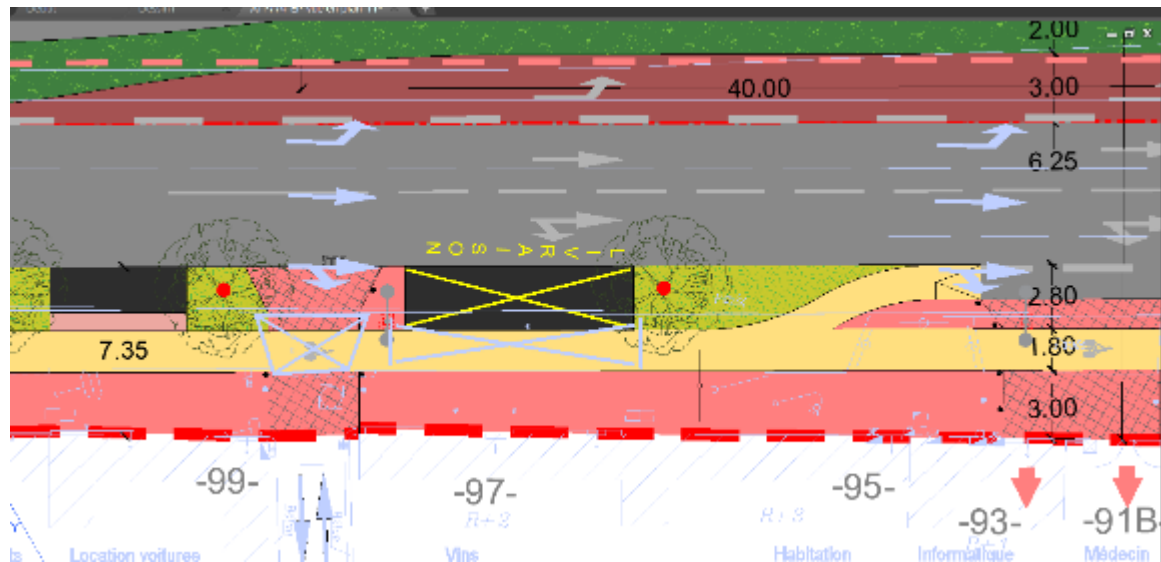


Figure 31 : Extrait de plan figurant les places de livraison envisagées avec le marquage au sol associé

Par ailleurs, le Département a précisé en réunion publique qu'à ce stade, il était envisagé de créer 47 places pour les 2 roues et 34 arceaux pour les vélos. Le Département s'engage d'ores et déjà à renforcer cette offre afin de la corrélérer aux futures polarités autour de la RD920.

Appréciations de la commission d'enquête :

Même si la requalification de la RD920 entraîne effectivement la disparition de 89 places de stationnement de véhicules, il conviendra cependant que le maître d'ouvrage prévoise des emplacements avec bornes uniquement dédiés aux véhicules électriques ainsi que des arceaux en nombre suffisant pour faire face à l'accroissement des 2 roues et vélos qui paraît inéluctable.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

Quelles dispositions compte prendre le maître d'ouvrage pour empêcher le stationnement sur les pistes cyclables ou le cheminement piéton ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur la majorité du linéaire, les pistes cyclables et les trottoirs sont protégés par les bandes de stationnement et les alignements d'arbres qui limitent le risque de stationnement illicite pour ces espaces. Lorsque cela sera nécessaire, ces dispositifs seront complétés par la mise en place de mobilier urbain.

La question se pose plutôt dans les contre-allées, pour les pistes cyclables qui ne sont plus protégées par des espaces tampons. La réponse à cette problématique passera par la mise en œuvre de bordures hautes ou de mobiliers urbains type potelet afin de circonscrire le risque.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission prend en compte les aménagements qu'envisage de mettre en place le maître d'ouvrage pour empêcher le stationnement sur les pistes cyclables ou le cheminement piéton et lui demande de mettre tout en œuvre pour circonscrire ce risque.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête

Lors de son entretien avec un des membres de la commission d'enquête, une élue de la commune d'Arcueil a évoqué la possibilité de faire stationner des véhicules dans la partie publique de parkings souterrains appartenant à des sociétés ou des copropriétés situées le long de la RD920 ou à proximité de celle-ci moyennant des conventions passées avec ces dernières. Quelle est la position du maître d'ouvrage sur cette proposition ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La compétence stationnement est assurée par les communes, et le Département souhaite réaliser un travail collaboratif avec celles-ci, pendant les études détaillées, pour que la politique de

stationnement corresponde à l'usage et aux besoins de chaque secteur, notamment au niveau des commerces.

En lien avec les Établissements Publics Territoriaux qui disposent de la compétence Aménagement, les communes ont un lien étroit avec les copropriétés afin de faire évoluer le stationnement et que les parkings de ces dernières ne soient pas délaissés en raison de la tarification pratiquée. Ce travail peut en effet être réalisé avec des opérateurs privés afin d'offrir une nouvelle offre pour les places de stationnement non pourvus dans les parcs privés.

Par ailleurs, comme indiqué plus haut, le Département peut en effet aider les communes dans le déploiement de la vidéosurveillance par la mise en place du génie civil nécessaire. Ces dispositifs pourraient alors accompagner la police municipale dans son contrôle des stationnements (voiture ventouse, stationnement sauvage sur trottoir ou piste cyclable).

Appréciations de la commission d'enquête :

Cette proposition est apparue très intéressante à la commission d'enquête et de nature à résoudre ce problème récurrent du stationnement sur la RD 920 qui comme indiqué précédemment va voir la perte de 89 places de stationnement en surface suite aux travaux de requalification de celle-ci.

4.3.7. Thème N°7 : Le coût des travaux

Très peu d'observations ont abordé explicitement le budget global des travaux, même si la plupart des observations suggèrent différentes sortes d'aménagements, lesquels auraient nécessairement un impact, en plus ou en moins, sur ce budget global. Une observation pose toutefois la question en termes généraux.

Observation N°71 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Pourquoi dépensons-nous 50 millions sans rien changer ? Tous les objectifs fixés au début sont manqués. Il faudrait : a) Couloir de bus axial du début à la fin. Ils sont coûteux, mais aussi le moyen le plus efficace d'accélérer les bus car ils ne sont pas bloqués par les véhicules à l'arrêt ou en tournant. b) Des pistes cyclables protégées du début à la fin, avec des intersections protégées. c) Supprimer toutes les places de stationnement, ajouter des places de livraison et des places de 30 minutes. d) 2x2 et 2x1 dans certaines sections s'il n'y a pas assez d'espace est suffisant. Les contre-allées peuvent dans de nombreux cas être supprimées et l'espace rendu à la population pour divers usages ».

Réponse du maître d'ouvrage

Avec un budget de 50 millions d'euros TTC, le Département estime au contraire qu'il va atteindre son objectif d'apaiser cette route départementale en assurant sa mutation en un véritable boulevard urbain.

Le traitement des précédents thèmes a mis en exergue l'approche du maître d'ouvrage afin de dégager des orientations qui soient les plus parcimonieuses possibles en faveur de l'ensemble des usagers de la RD920.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris bonne note de la réponse apportée par le maître d'ouvrage.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

L'estimation sommaire du coût global du projet, donnée en Pièce C du dossier, est de 50782420 € TTC, soit 42318682 € HT. Or, lors du bilan de la concertation préalable, tel que présenté en avril 2019 à la commission permanente de chacun des deux Départements (cf. Pièce H du dossier), un montant de 63 M € avait été annoncé. Comment s'explique cette différence ? Plus précisément, quelles rubriques de coûts ont été concernées par cette différence : voirie (représentant aujourd'hui 64,2% du coût prévisionnel) ? Signalisation (0,7%) ? éclairage public et signalisation tricolore (13,8%) ? aménagements paysagers (10,5%) ? études (10,7%) ?

Réponse du maitre d'ouvrage

Le montant de 63 millions d'euros indiqué lors de la concertation préalable résultait d'une simple soustraction entre le montant de l'autorisation de programme totale affectée à l'ensemble du projet de requalification de l'ex-RN 20 (140 M€) et celles affectées aux sections sud à Antony et Sceaux-Bourg la Reine (respectivement 35 et 42 M€) :

Liste des AP/EPCP de dépense						
<u>Code</u>	<u>Millésime</u>	<u>Libellé</u>	<u>Type</u>	<u>Statut</u>	<u>Montant Prévu</u>	<u>Montant voté</u>
● 2008P027E04	2012	SECTION NORD	AP	Ouverte avant BP	63 000 000,00	63 000 000,00
● 2008P027E01	2009	SECTION 1	AP	Ouverte avant BP	35 000 000,00	35 000 000,00
● 2008P027E02	2009	SECTION 2	AP	Ouverte avant BP	42 000 000,00	42 000 000,00
Total					140 000 000,00	140 000 000,00
3 lignes						

Figure 32 : Extrait du logiciel financier du Département (Grand Angle)

Pour mémoire, une autorisation de programme constitue la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour l'exécution des investissements. Elle demeure valable, sans limitation de durée, jusqu'à ce qu'il soit procédé à son annulation. Elle peut être révisée.

Le montant de 50 782 420 € TTC indiqué dans le dossier d'enquête publique ne se rapporte quant à lui pas à l'autorisation de programme, mais à l'estimation du coût de l'opération telle qu'elle résulte des études préliminaires.

Rapportée à la surface de voirie requalifiée, cette estimation correspond d'ailleurs à un ratio de 295 € HT/m², parfaitement en adéquation avec une opération de ce type.

À titre d'exemple, pour deux opérations similaires menées par le Département, les ratios ont été les suivants :

- 2018 : 318 € HT/ m² sur la RD920 à Antony entre Jouhaux et Kennedy
- 2020 : 235 € HT/ m² sur la RD920 Boulevard Joffre à Bourg la Reine entre rue de Fontenay et place de la Libération

Cependant, par souci de transparence, le Département se doit d'indiquer que les propositions figurant dans le présent mémoire, et qui pourront être reprises dans la déclaration de projet si la Commission les retient (trottoirs traversants, enrobés phoniques, secteur de la gare RER de Bagneux, aménagement de la place de la résistance à Bourg-la-Reine, etc.), ainsi que les prescriptions révisées du SAGE de la Bièvre, auront inévitablement une incidence financière sur le coût des travaux.

Le montant définitif de l'opération ne sera ainsi arrêté qu'à l'issue des études d'avant-projet.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris bonne note de la réponse apportée par le maitre d'ouvrage sur la raison technique de cette différence : raisonnement en autorisations de programme en 2019 ; raisonnement en crédits de paiement en 2022. Elle relève que le maitre d'ouvrage estime réaliste le montant de 50,782 M €, mais qu'il sera sans doute majoré si sont retenues les propositions d'amélioration du projet, propositions que, pour sa part, la commission approuve pour leur quasi-totalité.

Question complémentaire N°2 de la commission d'enquête

La délibération 2019-13-4 de la Commission permanente du CD 94, en date du 16 septembre 2019 (cf. Pièce H du dossier), mentionne en son article 3 un coût des études de la phase de conception du projet d'aménagement de RD 920 N à 2 M€ HT, soit 2,4 M € TTC (clé 66 – 34 %). Cette somme est-elle incluse dans l'estimation globale de 50,782 M € ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le Département confirme que le montant mentionné pour le volet conception (article 3 de la délibération) est bien intégré dans le montant des 4,536 M€ HT indiqué dans la notice explicative du dossier d'enquête (pièce C). Ces 4,536 M€ intègrent également les coûts de maîtrise d'œuvre sur son volet réalisation.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris bonne note de la réponse apportée par le maitre d'ouvrage.

Question complémentaire N°3 de la commission d'enquête

Monsieur le Maire de Bourg-La-Reine a exprimé par courrier du 1^{er} mars 2023 repris sous observation 6 du registre déposé en mairie de Bourg-La-Reine, la volonté de la Ville de faire évoluer le projet relatif à l'aménagement de la voirie et des abords de la place de La Résistance. Est-ce envisageable dans le cadre de l'enveloppe de 50,782 M € ?

Réponse du maitre d'ouvrage :

Le Département confirme que le réaménagement de la place de la Résistance est en effet envisageable pour répondre à la volonté nouvellement exprimée par la commune. Toutefois il n'est pas possible de garantir que cette modification n'aura pas d'impact sur le coût global de l'opération.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris bonne note de la réponse apportée par le maitre d'ouvrage.

4.3.8. **Thème N°8 : Les autres problématiques**4.3.8.1. **Sous-thème : Les conditions durant les travaux.****POUR LA CIRCULATION DES CYCLISTES**

L'observation concernant le maintien durant les travaux de la continuité cyclable en instaurant un itinéraire de substitution, dans un souci de sécurité, a été maintes fois évoquée. La solution de maintenir les « coronapistes » a été citée plusieurs fois.

Observation N°78 de M. DENKEN sur le registre dématérialisé :

« Les travaux s'étalant sur plusieurs années et le besoin de sécurité étant immédiat, quelles mesures temporaires prévoyez-vous de mettre en place ? La reconfiguration (avec des plots béton) dès à présent de la voirie (dans une version similaire à celle qui sera appliquée) mettrait immédiatement cyclistes et piétons à l'abri des voitures, et permettrait à tous de valider la pertinence des choix effectués ».

Observation N°91 de Mme FROMENTIN-DENOZIERE sur le registre dématérialisé :

« Maintenir une continuité cyclable pendant les travaux en améliorant les pistes cyclables transitoires (à mettre derrière le stationnement à plusieurs endroits, ce qui en améliore grandement la disponibilité et la sécurité) »,

Observation N°97 de M. SAMY sur le registre dématérialisé :

« Maintenir la continuité de la piste cyclable pendant les travaux »

Observation N°100 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Si la RD920 devient une ligne du RERV, elle doit assurer aux cyclistes un itinéraire pratique et sécurisé. Pour atteindre cet objectif, les aménagements ci-dessous paraissent indispensables...

Une amélioration de la piste cyclable transitoire en attendant le début des travaux, et maintien de la continuité cyclable pendant les travaux ».

Observation N°109 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Amélioration de la piste cyclable transitoire en attendant le début des travaux et maintien de la continuité cyclable pendant les travaux ».

Observation N°114 de Mme DELHOMMEAU-ROYON sur le registre dématérialisé :

« Il est urgentissime de rétablir une circulation sécurisée sur ces pistes ainsi que de prévoir un passage pour les cyclistes pendant les futurs travaux ».

Observation N°139 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Amélioration de la piste cyclable transitoire en attendant le début des travaux, et maintien de la continuité cyclable pendant les travaux »

Observation N°142 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Amélioration de la piste cyclable transitoire en attendant le début des travaux et maintien de la continuité cyclable pendant les travaux. »

Observation N°155 de M. FRANCO sur le registre dématérialisé :

« Amélioration de la piste cyclable transitoire en attendant le début des travaux, et maintien de la continuité cyclable pendant les travaux => la sécurité des cyclistes ».

Observation N°170 de Mme GRIFFATON sur le registre dématérialisé :

« Pendant les travaux, les pistes doivent rester des pistes et non redevenir des chaussées ».

Observation N°179 de Mme GARREAU sur le registre dématérialisé :

« Enfin, pendant la longue durée des travaux, est-il bien prévu de MAINTENIR une piste cyclable, en réduisant les voies pour les automobilistes »

Observation N°187 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Pendant les travaux, il faudra proposer un itinéraire de substitution sécurisé pour les vélos ».

Observation N°202 de M. PIERRON sur le registre dématérialisé :

« Dernier point mais qui a son importance : les périodes de travaux ne sont jamais neutres. Il est important de prévoir la continuité cyclable lors de la période de travaux ».

Observation N°203 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Assurer la continuité des itinéraires même pendant les travaux : rien n'est pire qu'une piste qui se termine dans un chantier ou sur une pancarte "fin de piste cyclable" sans qu'on sache ce qu'on doit faire pour continuer. En général le contournement d'un chantier est prévu et indiqué pour les piétons, il ne l'est pas pour les cyclistes. Mettre "cyclistes pied à terre " ne fonctionne pas ou alors très exceptionnellement. On prend le vélo pour avancer pas pour aller à pied en le poussant. Prévoir des panneaux d'indication de direction spécifiques pour les vélos »

Observation N°216 de Mme MAGNE sur le registre dématérialisé :

« Pendant les travaux, quel trajet pourront effectuer les vélos, existera-t-il une continuité cyclable ? »

Observation N°232 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Dans la mesure du possible, il serait bien de maintenir la continuité des pistes cyclables pendant les travaux ».

Observation N°249 de M. DUSSAUX sur le registre dématérialisé :

« Tout d'abord, il faut maintenir la piste cyclable temporaire pendant les travaux car nous allons continuer à l'utiliser et nous devons être en sécurité ».

Observation N°251 de Mme HALLEY sur le registre dématérialisé :

« Prévoir des pistes cyclables provisoires pendant les travaux »

Observation N°282 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Prévoir des pistes cyclables provisoires pendant les travaux »

Observation N°342 de Mme PLESSIER sur le registre dématérialisé :

« Comme les travaux font être longs et se faire par tronçons, il faudrait prévoir de restaurer les coronapistes ou de réaménager de façon temporaire des voies cyclables le temps des travaux en faisant particulièrement attention aux jonctions entre les parties en travaux et le reste (pour éviter

gravats, sols non goudronnés ou pistes cyclables qui s'évanouissent typiques des zones de chantier »

Observation N°346 de Mme TEPEL sur le registre dématérialisé :

« Il faut absolument prévoir des itinéraires vélos sécurisés pendant les travaux et accélérer leur réalisation car le besoin existe depuis des années (objectif JO 2024 ?). Si cela tarde, il faut améliorer la piste cyclable transitoire en attendant »

Réponse du maître d'ouvrage

Le Département limitera au maximum la gêne sur la circulation, et ceci en lien avec les contraintes liées aux routes à grande circulation, l'objectif étant de garder en permanence un sens de circulation en fonctionnement.

Afin de limiter la gêne des travaux sur la circulation, des itinéraires de déviation seront proposés durant la durée des travaux. Dans tous les cas, les impacts du chantier sur la voirie et la circulation routière feront l'objet d'une signalisation claire et visible, installée suffisamment à l'avance et en amont des zones impactées pour permettre aux usagers d'adapter leurs habitudes ou leurs itinéraires.

D'autre part, les lignes de bus impactées par les travaux font l'objet de déviations conçues avec les exploitants pour minimiser l'impact sur la desserte locale et le rabattement vers les réseaux de transport structurants. Ces déviations sont associées au déplacement ou à la création d'arrêts temporaires, le temps des travaux.

Ces déviations et ces nouveaux arrêts sont signalés aux usagers via les différents modes d'information dont disposent les compagnies de transport : affichage aux arrêts et dans les bus, annonces vocales, site Internet, etc.

Les itinéraires cyclistes feront l'objet, autant que possible, de rétablissements provisoires signalisés et sécurisés. Lorsque les rétablissements ne sont pas possibles, des déviations temporaires des itinéraires cyclistes seront mises en place.

Les itinéraires piétons feront l'objet, autant que possible, de rétablissements provisoires signalisés et sécurisés. Lorsque les rétablissements ne sont pas possibles, des déviations temporaires des itinéraires piétons et cyclistes seront mises en place. Une communication sera mise en place afin de préciser les changements de phase qui auraient une incidence sur les pistes cyclables provisoires et les itinéraires de déviation mis en place.

Par ailleurs, d'ici les travaux de requalification dont le commencement est prévu en 2025, le Département réalisera des aménagements transitoires afin de reprendre les « coronapistes » actuelles. Cette phase de sécurisation des pistes cyclables devrait intervenir en 2024.

Appréciations de la commission d'enquête :

Les mesures listées ci-avant semblent de nature à amoindrir la gêne qu'apporteront les travaux ; toutefois la commission d'enquête met l'accent sur la nécessité d'assurer une bonne information auprès des usagers des différents espaces et le cas échéant de mettre en place des circuits de remplacements utilisables dans des conditions satisfaisantes.

POUR LA CIRCULATION DES PIETONS EN TOUTE SECURITE.

Observation N°11 d'un anonyme sur le registre de la commune de Montrouge :

« Mes observations concernent les Montrougiens qui résident dans le périmètre Bd De Gaulle rue de la Vanne, dont je fais partie. Le calendrier des travaux prévoit que cette partie de la RN20 ne sera réalisée qu'en 2030 au plus tôt. Or le carrefour Gabriel Péri et Barbès que l'on emprunte tous les jours est extrêmement dangereux et le 1^{er} souterrain est trop loin. D'autre part les trottoirs de cette portion de la RN20, très sales, sont en très mauvais état pour les piétons (pavés). Pour tout ceci qui porte sur la sécurité piétons, que compte faire la mairie de Montrouge, sans attendre 2030 sachant que le chantier Péri Ginoux est en cours à Montrouge ».

Réponse du maitre d'ouvrage

Effectivement, le projet Ginoux Gautier de la ville de Montrouge a débuté. Pour le moment, le Département n'a pas identifié de problèmes sécuritaires nécessitant une action rapide. Le diagnostic concernant ce carrefour est posé. Avec la réduction du nombre de voies de circulation, l'élargissement des zones refuges et la mise en place du dispositif SITER (dispositif de gestion dynamique des carrefours à feux), le Département ambitionne de réduire l'accidentologie que l'on constate non seulement sur ce carrefour mais aussi sur les autres problématiques.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris bonne note de la réponse apportée par le maitre d'ouvrage visant à maîtriser les risques d'accident.

POUR LE STATIONNEMENT DES VOITURES PRIORITAIRES

Observation N°10 d'un responsable de la Banque Populaire Rives de Paris sur le registre de la commune de Montrouge :

« Quel sera l'impact pour les transporteurs de fonds ? Y aura-t-il des aménagements provisoires pendant les travaux ?

Pouvons-nous être informés de la date des travaux pour voir les contraintes ?

Les autorisations actuelles de stationnement des TDF accordées seront-elles conservées et marquées ? »

Réponse du maitre d'ouvrage

La réponse à cette question a été précédemment apportée avec la garantie du maintien des places existantes. Des aménagements provisoires seront en effet proposés afin de permettre le stationnement attendu à proximité des établissements bancaires de la RD920.

Le Département, au moment des travaux, engagera une communication avec les établissements concernés pour planifier et anticiper les aménagements provisoires à mettre en place.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête apprécie les mesures proposées par le maitre d'ouvrage.

4.3.8.2. Sous-thème : Contrôle de la vitesse des automobiles.

Dans cette rubrique le public dénonce la vitesse excessive des automobilistes et préconise l'installation de matériel de contrôle pour en limiter l'impact.

Observation N°115 de M. TOURIGNY sur le registre dématérialisé :

- « installation d'un radar de contrôle de vitesse »

Observation N°190 de M. HOMMOCH sur le registre dématérialisé :

« Il est impératif de mettre en place des moyens forts pour réduire la vitesse de circulation à 30 km/h, notamment à Bourg-la-Reine où la RD920 est traversée chaque jour par de nombreux enfants se rendant à l'école. Des dos d'âne fréquents doivent être installés afin de faire respecter une vitesse raisonnable. Cela aura également pour effet d'augmenter la sécurité des cyclistes, autre priorité amplement exprimée par d'autres riverains dans ce registre ».

Observation N°185 de M. THIEBAULD sur le registre dématérialisé :

« Instaurer des radars de vitesse (associés à un feu rouge) »

Observation N°194 de M. BAILLY sur le registre dématérialisé :

« Plusieurs solutions peuvent, il me semble, être envisagées : - limitation de la vitesse à 30km/h. cela devrait obligatoirement être contraint par des chicanes, dos d'âne, passage surélevé Nous ne devons pas attendre qu'un accident se produise. Malgré toute la vigilance des parents, ces derniers ne peuvent être responsables des conducteurs de véhicules ».

Observation N°229 de la mairie d'Arcueil sur le registre dématérialisé :

« La mise en place de caméras de vidéosurveillance connectée au réseau de la ville ou du Département ? L'installation de radars pédagogiques pour alerter les automobilistes sur le dépassement de la vitesse autorisée »

Observation N°281 de M. MIDOUX sur le registre dématérialisé :

« Des radars (pour de vrai, pas pédagogiques). »

Observation N°326 de M. BRAKEMA sur le registre dématérialisé :

« Il est souhaitable de profiter de ce projet pour y installer des dispositifs pour ralentir l'allure des voitures et les nuisances qui en découlent (ralentisseurs, radar de vitesse, radar sonore ...) ».

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse à cette question a été précédemment apportée lors du traitement du thème n°1.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête a pris bonne note de la réponse apportée précédemment par le maître d'ouvrage.

4.3.8.3. Sous-thème : impact sur les commerces

Certains mettent l'accent sur l'impact négatif que pourrait avoir le projet sur les commerces en limitant leurs possibilités de stationnement.

Observation N°207 de Mme REDON sur le registre dématérialisé :

« Je voudrais savoir si les commerces vont être modifiés ou quels sont ceux qui vont disparaître ».

Observation N°216 de Mme MAGNE sur le registre dématérialisé :

« A l'heure actuelle nous sommes obligés d'empiéter régulièrement sur la voie voiture en raison des véhicules stationnés sur voie vélo, il est sans doute important de prévoir les stationnements nécessaires à proximité des commerces ».

Observation N°223 de M. ROELENS sur le registre dématérialisé :

« L'ensemble immobilier Symbiose est composé de 2 immeubles R+7 représentant approximativement 57 000 m² de surfaces utiles. Ces deux immeubles sont implantés le long de la RD 920. Chaque immeuble dispose de 3 niveaux de parking avec pour chacun approximativement 400 places (soit 800 places de parking au total) ainsi qu'une centaine de places pour moto et approximativement 500 m² de locaux vélos également dans chaque immeuble. Points d'attention : (i) Nécessité de la création en bordure de la RD 920 au droit de l'entrée des deux immeubles (10-12 Avenue Aristide Briand) d'un emplacement de dépose-minute pour taxis. (ii) Aménagement, au droit de la piste cyclable, donc également côté RD, de bateaux de desserte du bâtiment (au droit de l'entrée du 10 et 12 avenue Aristide Briand), afin que les cyclistes n'aient pas à soulever leur vélo lorsqu'ils se dirigent vers les entrées desservant les ascenseurs qui leur sont dédiés. (iii) Accès à la voie de desserte depuis l'Avenue Aristide Briand : les rayons de courbure ne paraissent pas conformes sur les plans pour permettre l'entrée et la sortie de camions pompiers ou camions semi-. Le traitement en arrondis doit être compatible avec la circulation des voitures, camionnettes et camions, des bords des entrées sur la voie de desserte depuis la RD 920 et de sorties depuis cette même voie vers la RD 920 ».

Observation N°238 de Mme GERARD sur le registre dématérialisé :

« Les commerces de la place de la Résistance du côté Est sont de ce point de vue extrêmement précieux, voire indispensables : boulangerie, infirmières, pharmacie, alimentation, petits restaurants et supermarché Franprix. Pour que ces commerces survivent, ils ont besoin d'être livrés à leur porte et les personnes les plus handicapées de pouvoir stationner à proximité »

Observation N°269 de M. GERARD sur le registre dématérialisé :

« ...Ils se plaignent aussi du manque de stationnement. Sur ce point aussi les aménagements d'une vraie place devraient permettre l'éclosion de commerces de proximité qui manquent aux habitants des quartiers environnants, souvent contraints d'aller au centre-ville pour certains achats pourtant courants ».

Observation N°330 de Mme DEMOLLIENS sur le registre dématérialisé :

« Réduire le nombre de places n'est pas en soi un problème comme souligné en page 23 de la pièce C, mais il reste indispensable aux commerces ». « Il est question dans plusieurs pièces du développement local, que ce soit dans la pièce A en page 15 avec la cohérence aux PADD et notamment la volonté de Montrouge de renouveler son front bâti ou dans les objectifs de la pièce

C dans l'instauration d'une vie locale dynamique. Malgré cela, il n'apparaît nulle part une volonté affichée de la part des communes traversées d'un accompagnement du développement commercial. En fait, il n'est affiché qu'une cohérence avec des objectifs, mais aucun effort particulier. Le front commercial est aujourd'hui misérable, avec de nombreux locaux abandonnés ou sous-exploités. Le projet améliorera les possibilités de desserte de ces locaux, il est indispensable que les collectivités se penchent sur l'aspect commercial, sous peine de n'avoir rien fait évoluer lorsque le projet sera achevé. J'ajoute que l'attractivité du bâti passe par ce développement commercial »,

Observation N°5 de M. LE BELLEC (association Quartier de Bellevue de Bourg –le-Reine) sur le registre de la commune de Bourg-la-Reine

« Le développement de ces commerces nécessaires à la vie locale et la possibilité de stationner qui doit l'accompagner ne peuvent se faire qu'en déportant légèrement vers l'Ouest les voies de circulation vers Paris ».

Observation N°6 de M. le Maire de Bourg-la-Reine sur le registre de la commune de Bourg-la-Reine

« Prévoir des places de stationnement côté chaussée, au droit des commerces »

Réponse du maître d'ouvrage

Le Département ambitionne également avec cette physionomie nouvelle de la RD920 d'enclencher un nouveau dynamisme pour les enseignes commerçantes sur le pourtour de l'aménagement. En effet, la RD920 rend compte d'un front commercial disparate sur son linéaire. À l'image des derniers tronçons mis en service sur la section sud, le Département souhaite également que la mutation et une stimulation des commerces soient une des répercussions des travaux d'embellissement de la RD920.

Pour ce faire, le Département, même si le projet va globalement dans le sens d'une réduction des places de stationnement, propose un aménagement équilibré. La mise en place des contre-allées, la réalisation de places supplémentaires de livraison sont en tout cas pensées pour accompagner l'activité économique de la RD920. Cette approche vise avant tout de solutionner les écueils que l'on constate aujourd'hui notamment vis-à-vis des livraisons.

Concernant l'aménagement aux abords de l'ensemble immobilier Symbiose à Bagneux, le Département étudiera la possibilité de mettre en place un arrêt minute pour les taxis. Néanmoins, celui-ci ne pourra pas être devant l'entrée de Symbiose car une voie de tourne à droite est prévue afin de faciliter les mouvements vers l'avenue Victor Hugo. Au droit des immeubles, le trottoir sera également élargi afin d'y positionner notamment une piste cyclable séparée. Les problématiques d'accès pour les cyclistes n'auront donc plus cours avec l'aménagement prévu. Concernant l'accès à la voie pompier, les girations ont été étudiées par la Sadev94, aménageur de la ZAC Victor Hugo. Néanmoins le Département vérifiera les épures de giration au niveau de cet accès. Enfin pour faciliter l'accès à la voie pompier, le Département a, sur cette zone, prévu d'élargir le trottoir et donc l'entrée charretière permettant la desserte. Par ailleurs, le Département après concertation avec la Sadev94, a convenu de déplacer l'arbre projeté afin de faciliter les girations vers cette voie pompier.

Appréciations de la commission d'enquête :

Le maintien d'une activité commerciale est le souci des habitants ; les maires de communes l'ont évoqué, notamment dans les divers entretiens qu'ils ont eus avec les membres de la commission d'enquête, le projet de boulevard urbain doit s'accompagner d'une dynamique commerciale ; pour ce faire le problème des livraisons pour les commerces est important.

Dans cette optique, la commission d'enquête accueille favorablement le projet de réaliser des places supplémentaires de livraison et des contre-allées.

Question complémentaire N°1 de la commission d'enquête

L'expérience tirée de l'aménagement de la partie Sud de la RD 920, notamment dans les centres villes d'Antony et de Bourg-La-Reine, conduit-elle à considérer qu'il faut maintenir un nombre suffisant de places de stationnement pour soutenir l'activité des commerces ?

Réponse du maître d'ouvrage

L'exemple de la mutation réussie des centres villes de Bourg La Reine et d'Antony est particulièrement intéressant. Comme, il a été souligné en réunion publique par les élus de Bourg La Reine, le cadre de vie autour du tronçon Sud (dernière portion inaugurée en avril 2022) s'est clairement amélioré. L'esprit d'équilibre entre l'ensemble des usagers de la RD920 animait déjà le Département lors de la conception de ce projet. Le parti pris notamment d'aménager notamment des contre-allées pour le stationnement a nettement amélioré les problématiques de stationnement illicite.

Le projet de la RD920 Nord doit en effet maintenir cette approche car de nombreux commerçants ont fait valoir ce besoin en stationnement. Cependant le projet doit également essayer de se placer dans les perspectives futures de consommation. Le développement récent du télétravail a bouleversé les habitudes de consommation. Les livraisons à domicile se sont multipliées. L'aménagement de la RD920 doit donc s'interroger avec cette évolution des consommations. Le Département se doit encore de proposer une démarche équilibrée afin de prévoir une offre en stationnement ou de mettre à profit les pistes cyclables envisagées afin de permettre ces nouveaux besoins. Le Département se tient évidemment aux côtés des communes pour éventuellement permettre le développement d'une vidéosurveillance qui faciliterait la verbalisation des contrevenants.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête accueille avec intérêt le souci du maître d'ouvrage d'offrir une offre équilibrée en matière de stationnement au regard de l'activité commerciale.

4.3.8.4. Sous-thème : Observations ponctuelles

Quelques personnes font état d'une situation personnelle ou émette un souhait pour améliorer leur quotidien.

STATIONNEMENT PONCTUEL

Observation N°252 d'un anonyme sur le registre dématérialisé :

« Prévoir une place de stationnement en face du Fly car (66 avenue Aristide Briand, 92120 Montrouge) :

Dans le cadre du réaménagement de l'avenue Aristide Briand, pourriez-vous svp prévoir une place de stationnement "minute" suffisamment longue pour l'arrêt temporaire (pouvant aller jusqu'à 30 minutes) d'un camion ou d'une voiture, en face du Fly car (situé devant le 66 avenue Aristide Briand, 92120 Montrouge). Au quotidien, ce loueur de véhicules se met, devant l'entrée du parking de l'immeuble, ce qui gêne les entrées et sorties de voitures des résidents mais également gêne les piétons. Il peut également parfois même stationner sur l'actuelle piste cyclable ».

Observation N°254 de M. VAN CAENENGEM sur le registre dématérialisé :

« Aménagement devant 66 avenue Aristide Briand :

A ce jour nous avons de nombreuses voitures dont FLY car qui se gare devant la sortie du parking et des motos qui se garent devant le 66 Ave Aristide Briand. Il faudrait un stationnement de vélos et une dépose minute ».

Réponse du maître d'ouvrage

La réponse à cette question a été précédemment apportée lors du traitement des sous thèmes relatifs aux terrasses et au stationnement.

COLLECTE DES DECHETS

Observation N°311 de M. REURE (au nom de l'association Syndicat Libre Villa Moderne) sur le registre dématérialisé :

« Points de collecte des déchets : la collecte de nos déchets se fait sur la RD920 avec des bacs qui disposent de cadenas à code. Même si ce système ne donne pas entière satisfaction, il nous semble nécessaire qu'un système similaire mais amélioré subsiste ...il nous paraît indispensable d'intégrer ces éléments dans le projet » »

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête n'a pas de commentaire à faire à ce sujet.

Réponse du maitre d'ouvrage

La compétence relative à la gestion des déchets est portée par les 2 Établissements Publics Territoriaux à savoir Grand Orly Seine Bièvre et Vallée Sud Grand Paris. Il n'y a pas de raison que le projet ait un impact sur l'organisation de la collecte telle qu'elle existe aujourd'hui.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête n'a pas de commentaire à faire à ce sujet.

PROCEDURE

Observation N°285 de M. LANCEL sur le registre dématérialisé :

« Rupture de l'égalité de traitement entre la consultation en mairies et la consultation internet : La version numérique des documents de l'enquête est d'une qualité nettement inférieure à la version papier disponible en mairies ou lors de la réunion publique du 23/02/2023 à Arcueil. Certains détails apparaissent clairement sur les schémas de la version papier et sont imprécis dans la version numérique, quel que soit le grossissement. Il y a donc une rupture de l'égalité de traitement entre la consultation en mairies et la consultation internet. Pour pallier ce défaut, l'enquête pourrait être prolongée d'un mois à compter de la mise à disposition d'une version numérique de qualité égale à la version papier. En effet cette rupture d'égalité de traitement constitue un risque pour l'ensemble de la procédure d'enquête : le tribunal administratif pourrait considérer que cette égalité de traitement est une condition dirimante et que son non-respect amènerait à reprogrammer la procédure d'enquête ».

Réponse du maitre d'ouvrage

À ce stade, le Département ne perçoit pas la rupture d'égalité d'accès à l'information qui serait due à la qualité des plans d'aménagement publiés sur les sites du registre dématérialisés et des Départements. Il s'agit d'ailleurs de la seule contribution dans ce sens.

Les 346 contributions apportées et les débats lors des réunions publiques laissent plutôt à penser que le public s'est bien saisi des plans d'aménagement publiés. Les nombreuses questions pertinentes sur le projet ou les axes d'amélioration proposés en témoignent. Le risque de recours devant le tribunal administratif ne paraît pas fondé à ce stade. Il n'y a donc pas lieu de prolonger la durée de l'enquête publique au regard de la raison invoquée.

Appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête partage l'avis du maitre d'ouvrage, les 346 observations déposées montrent effectivement que la participation du public n'a pas été pénalisée par cette situation.

La commission d'enquête :

Nicole SOILLY : Présidente

Jean Pierre CHAULET : Membre

Philippe ZELLER : Membre





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE
PROJET DE REQUALIFICATION DE
LA RD 920**

5.1. Objet de l'enquête publique de requalification de la RD920

La RN20, grande radiale du sud parisien, a longtemps constitué un itinéraire préférentiel pour l'entrée dans Paris, au droit de la Porte d'Orléans. Depuis, la mise en service des voies de type autoroutières telles que l'A6, la RN118 ou l'A86 Sud, la RN20 a vu une grande partie du trafic de transit être détournée, sans modification de son profil en travers.

La RD920, alors classée comme axe régional au schéma directeur de la voirie de mai 1997, constitue donc un axe majeur pour les déplacements dans le sud parisien.

Entre 2000 et 2005, un comité d'axe RN20 a été constitué, porté par la DDE92, afin de la réhabiliter, conformément au Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France (PDUIF),

Un dossier de niveau Avant-Projet Sommaire a concrétisé en octobre 2005 la phase d'études engagée depuis 2000 mais le contrat d'axe n'a pu être finalisé.

La loi du 13 août 2004 a confié aux départements la responsabilité de la gestion de certaines routes nationales. Huit routes nationales ont été transférées au département des Hauts-de-Seine le 1er janvier 2006. Ce fut le cas pour la RN20, qui a été reclassée dans le domaine public départemental sous le nom de RD920.

Depuis 2007, un comité de pilotage, mené par le Conseil général des Hauts-de-Seine et associant les différentes communes traversées par la RD920, a été créé dans le but d'étudier les possibilités de requalifier la RD920 en un véritable boulevard urbain. Les études sont menées pour réaménager la RD920 en un véritable boulevard urbain selon le souhait des différents acteurs.

Il a été établi que le programme d'aménagement de la RD920, de par sa complexité, ferait l'objet de deux opérations fractionnées dans le temps :

- La requalification de la section Sud de la RD920, entre Massy et Bourg-la-Reine (5,7 km) ;
- La requalification de la section Nord de la RD920, entre la place de la Résistance (Bourg-la-Reine) et le boulevard Romain Rolland à Montrouge (3,8 km), objet du présent dossier.

5.2. Le projet de requalification de la RD920

Le principe d'aménagement de la RD920 Nord est de transformer cette route départementale en boulevard urbain.

Le projet permet d'accompagner la trame urbaine et son évolution autour de l'itinéraire, de la place de la Résistance Charles de Gaulle à Bourg-La-Reine au boulevard Romain Rolland à Montrouge. Le but de l'aménagement est également d'intégrer les modes actifs dans l'organisation de l'espace public et de réintroduire la composante végétale dans l'organisation urbaine.

Ce projet a plusieurs objectifs dans la continuité des aménagements réalisés :

- Concilier un rôle d'avenue structurante avec une vie locale dynamique ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers de l'avenue avec un aménagement qualitatif et en valorisant le patrimoine végétal ;

- Rendre plus sûrs et confortables les cheminements piétons ;
- Créditer un itinéraire cyclable dans la continuité des aménagements existants, apporter une meilleure régularité des transports en commun.

Ces objectifs permettront de transformer la RD 920 en une véritable avenue urbaine en assurant la fluidité du trafic, en recomposant l'espace pour un plus grand partage entre les différents usagers, et en créant un aménagement urbain de qualité tout en limitant les nuisances du caractère éminemment routier de la RD920.

Pour ce faire le projet présente les aménagements suivants :

- Requalification de la RD920 en chaussée à deux files de circulation ou trois files de circulations au nord de la zone d'étude ;
- La création de pistes cyclables bilatérales
- La création de deux carrefours pour améliorer la sécurité des traversées et des échanges de flux ;
- L'aménagement des carrefours et la création d'ilot refuge à chaque traversée piétonne ;
- La réorganisation des stationnements le long de la route ;
- Création de nouveaux alignements d'arbres sur certains secteurs et de compositions paysagères sur certains secteurs.

5.3. Avis de la commission d'enquête

5.3.1. Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête publique ayant duré 31 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- Que les publications légales dans les journaux ont été faites 15 jours avant l'enquête dans « Le Parisien » paraissant dans les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, dans « les Echos », et renouvelées dans les 8 premiers jours de l'enquête ;
- Que le dossier papier relatif à ce projet a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les locaux des communes concernées et au siège de l'enquête ;
- Que ce même dossier était consultable en ligne sur le site internet du Conseil départemental des Hauts-de-Seine et sur un site internet ouvert à cet effet.
- Qu'un registre d'enquête a été également mis à la disposition du public dans les locaux des mairies concernées.
- Que les observations pouvaient également être envoyées par voie électronique sur le registre dématérialisé :
<https://www.registre-numerique.fr/ep-environnementale-rd920>
- A l'adresse courriel ouverte à cet effet :
ep-environnementale-rd920@mail.registre-numerique.fr
- Ou par courrier adressé à l'attention de la présidente de la commission d'enquête à l'adresse postale du siège de l'enquête : mairie de Montrouge 43 avenue de la République 92121 cedex.
- Que les 10 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête, pour recevoir le public ont été tenues par les membres de commission d'enquête.
- Que tous les termes de l'arrêté conjoint des présidents des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, ont été respectés.

- Que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement cette enquête ;
- Que **380** observations, courriers et courriels, concernant ce projet de requalification de la RD920 ont été recueillis au cours de cette enquête.

5.3.2. Sur la réalisation du projet de modification lui-même

La requalification de la RD920 en boulevard urbain en tenant compte de l'obligation de conserver une circulation routière tout en conciliant la circulation des cyclistes et celle des piétons dans des espaces sécurisés et attractifs, passe par la mise en place de divers aménagements qui ont fait l'objet d'un examen attentif de la commission d'enquête.

5.3.2.1. S'agissant des déplacements motorisés sur la RD 920

Cette voie est, de par les textes, une route à grande circulation ; il convient de conserver la circulation des véhicules sur cet axe ; toutefois le fait de réduire à 2 le nombre de voies de circulation sur la plus grande partie de l'axe répond à l'objectif tout en laissant plus d'espace pour le développement des autres mobilités.

5.3.2.2. S'agissant de la circulation des piétons

Le souci de permettre un cheminement facile des piétons et d'éviter tout conflit d'usage entre ceux-ci et les cyclistes est toujours présent dans les propositions d'aménagements des espaces dédiés à chacun de ces utilisateurs.

Les dispositions proposées pour ce faire : largeur de la voie piétonne, séparation physique visuelle des pistes cyclables, y contribuent.

Le dispositif de 2 voies de circulation routière est également facteur de sécurité pour les piétons en réduisant la distance, et par là même, le temps de traversée des voies.

Enfin, des mesures sont prévues pour la circulation des PMR ainsi que pour les personnes déficientes visuelles, notamment pour ces derniers des bandes d'éveil et des feux sonores adaptés.

5.3.2.3. S'agissant des pistes cyclables

Le choix de créer des pistes cyclables bien séparées des autres lieux de circulation répond à la volonté de tendre vers la création d'un espace cycliste adapté aux nouveaux modes de déplacement, dans des conditions optimisées de circulation et en même temps contribue à ce que les piétons puissent se déplacer en toute sécurité dans un espace apaisé.

Les différents moyens de différenciation des deux espaces, la dimension et le choix de l'implantation des pistes en dehors de la chaussée en témoignent.

5.3.2.4. S'agissant de la sécurité des carrefours

L'aménagement des carrefours est la pierre angulaire du projet dans la mesure où il assure une certaine fluidité dans le trafic routier, une continuité sécurisée pour les cyclistes et une aide pour les traversées des piétons.

Même si ponctuellement les mesures définies pour ces aménagements sont perfectibles, et les recommandations ci-après en témoignent, elles répondent néanmoins à l'objectif poursuivi.

5.3.2.5. S'agissant des conséquences environnementales

Végétaliser le boulevard urbain projeté est l'un des critères retenus pour améliorer le cadre de vie des riverains, ces derniers pouvant ainsi bénéficier de l'ombre et de l'esthétique qu'apporte une telle configuration qui constitue une plus-value pour la maîtrise du bilan carbone.

L'abattage de certains arbres malades ou incompatibles avec les aménagements nécessaires à l'ensemble du projet est inévitable.

Toutefois, les dispositions exposées pour la conservation et la reconstitution du patrimoine arboré démontrent le souci du maître d'ouvrage de réduire autant que faire se peut l'abattage des arbres existants.

Les recommandations ci-après, en cette matière, en renforcent l'opportunité.

5.4. Conclusions de la commission d'enquête sur le projet de requalification de la RD920

En ce qui concerne la procédure de cette enquête, cette enquête s'est déroulée sans incident notable, dans les conditions fixées par l'arrêté d'organisation des présidents des Conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.

S'agissant du projet de requalification de la RD920

La commission d'enquête :

Estime que ce projet :

- Respecte globalement les objectifs visant à faire de la RD920 un boulevard urbain améliorant le cadre de vie des riverains, tout en respectant les obligations de la circulation routière et la cohabitation piétons/cyclistes en toute sécurité.
- A prévu en conséquence, les divers aménagements nécessaires.

Ces aménagements ont été exposés avec beaucoup d'explications et de schémas pertinents dans le dossier présenté à l'enquête publique. Lorsque cela est apparu nécessaire aux yeux du public, des personnes administratives associées, ou encore de la commission d'enquête, des précisions complémentaires détaillées ont été fournies. Chaque fois que nécessaire, il a été indiqué par le maître d'ouvrage qu'une concertation étroite serait menée avec le futur maître d'œuvre pour réaliser en particulier un certain nombre d'aménagements précis.

Suggère toutefois certaines dispositions visant à confirmer ou à renforcer les mesures proposées :

Pour ce qui concerne la circulation des piétons,

- La suppression des contre-allées au niveau de la rue Villa des Longchamps ainsi que la création du carrefour supplémentaire comme évoqué dans la réponse du maître d'ouvrage.
- Pour la traversée des voies, la distribution de télécommande aux personnes déficientes visuelles qui le demanderont.
- Pour les quartiers desservis par la rue de la Grange Ory, l'étude de la possibilité de la pose d'une barrière dissuasive entre le cheminement piétonnier et la piste cyclable jusqu'à hauteur de l'arrêt de bus.
- La prise en compte de la croissance de la végétation du nouveau terre-plein central, pour que soit maîtrisée la covisibilité nécessaire au niveau des traversées piétonnes afin qu'aucun masque (arbres, mobiliers urbains) ne vienne l'entraver.

Regrette - pour ce qui concerne la sécurisation des carrefours- que le dossier d'enquête publique n'ait pas mentionné plus explicitement – s'agissant en tout cas des documents les plus accessibles à la consultation – que le carrefour de la Vache Noire n'était pas inclus dans le projet.

En effet, l'absence de prise en compte de l'aménagement du carrefour de la Vache noire, altère quelque peu l'objectif du projet d'instaurer une continuité sécurisée tant pour la circulation des cyclistes que de celle des piétons.

Et recommande pour ce projet :

En ce qui concerne les carrefours :

- Que soit dûment retenu le principe du trottoir traversant pour les intersections avec les voies secondaires, avec simultanément la plantation d'un arbre « sentinelle », quand cela est possible, à chaque angle d'entrée/sortie de la voirie municipale vers ou depuis la route départementale, pour marquer les entrées de ville et abaisser la vitesse des automobiles.
- Qu'une étude de faisabilité d'un carrefour « à la hollandaise » soit menée à bien s'agissant du carrefour entre le RD 920 et la RD 50 en concertation avec les différents acteurs du projet et les futurs utilisateurs.

S'agissant du terre-plein central

- De vérifier l'existence d'une servitude (canalisation d'eau sous le terre-plein central).

S'agissant de l'environnement

- Dans l'optique du remplacement des arbres abattus par des arbres de taille respectable, d'envisager la transplantation d'arbres adultes sains comme l'a fait la commune de Montrouge et se rapprocher de serres franciliennes possédant ces essences.

S'agissant du stationnement

- Pour ce qui concerne la compensation de la perte de 89 places de stationnement : de considérer la solution d'utiliser les parcs de stationnement privés en accompagnant cette possibilité de stationnement d'une signalétique en surface nécessaire permettant de guider les véhicules vers ces aires de stationnement.

Pendant la durée des travaux,

- D'assurer une bonne information auprès des usagers des différents espaces et le cas échéant de mettre en place des circuits de remplacements utilisables dans des conditions satisfaisantes.

Et surtout :

- **Que la création, au carrefour de la Vache Noire, de pistes cyclables unidirectionnelles et la sécurisation des traversées piétonnes soient dûment mises en œuvre.**

EN CONCLUSION, et compte tenu de ce qui précède, la commission d'enquête à l'unanimité donne un AVIS FAVORABLE à ce projet de requalification de la RD920.

La commission d'enquête :

Nicole SOILLY : Présidente

Jean Pierre CHAULET : Membre

Philippe ZELLER : Membre