

ANNEXE n° 2
A LA DELIBERATION DU CONSEIL GENERAL
DU 22 OCTOBRE 2010

DECLARATION DE PROJET Aménagement RD 920 section Sud

1 - Objet de l'Opération

Contexte général du projet

Avec un trafic variant de 20 000 à 46 000 véhicules/jour selon les sections, la RD 920 s'inscrit comme un axe majeur pour les déplacements dans le sud Parisien. Elle traverse 8 communes entre l'Essonne et le boulevard périphérique sur un linéaire de 9,5 km :

- Massy dans l'Essonne ;
- Montrouge, Bagneux, Bourg-la-Reine, Sceaux et Antony dans les Hauts-de-Seine ;
- Arcueil et Cachan dans le Val de Marne.

Le programme d'aménagement de la RD 920 a été décomposé en deux opérations distinctes dans le temps, afin de répondre à la complexité du projet et aux enjeux contrastés identifiés :

- La requalification de la section Sud de la RD 920 (de l'entrée sud du Département à la place de la Résistance à Bourg-la-Reine), objet du présent dossier d'enquête publique, pour un montant d'opération estimé à 76 M€ TTC ;
- La requalification de la section Nord de la RD 920, entre Bourg-la-Reine et Montrouge, pour un montant d'opération compris entre 60 et 75 M€ TTC.

La présente déclaration de projet porte sur la section Sud.

L'opération d'aménagement se fait dans les emprises existantes ; aucune acquisition foncière ou expropriation n'est nécessaire. Elle concerne les départements des Hauts-de-Seine et de l'Essonne.

Les objectifs poursuivis

Afin de résoudre les nombreux dysfonctionnements observés sur cette voie (absence quasi-totale d'itinéraires cyclables sécurisés, difficultés de cheminements pour les piétons, accidentologie prononcée sur certains secteurs et au niveau de certains carrefours, ...), le Conseil général, en concertation avec les différentes communes concernées, a pour ambition de réaménager la RD 920. Les objectifs sont multiples :

- Identifier cette voie comme boulevard urbain ;
- Apaiser la circulation et assurer la fluidité du trafic
- Favoriser la circulation des 2 roues et/ou le stationnement ;

- Prendre en compte les transports en commun ;
- Concevoir des aménagements urbains et paysagers de qualité.

Les caractéristiques générales du projet

L'opération d'aménagement se fait dans les emprises existantes ; aucune acquisition foncière ou expropriation n'est nécessaire. Elle concerne les départements

des Hauts-de-Seine et de l'Essonne.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département des Hauts-de-Seine. Le Département de l'Essonne et la Commune de Massy participeront au financement des travaux du carrefour Kennedy dans le cadre d'un fond de concours.

L'ambition de ce projet est multiple ; il vise à la fois à fluidifier et apaiser la circulation sur l'axe considéré, à recomposer l'espace public pour un meilleur partage entre les différents usagers (automobilistes, poids-lourds, cyclistes et piétons), à créer un aménagement urbain de qualité ainsi qu'à limiter les nuisances (bruit, pollution, ...) pour les riverains et usagers de la RD 920.

L'opération concerne tout à la fois l'aménagement de la voirie et des espaces publics attenants (trottoirs, pistes cyclables, stationnement et éclairage).

Il prévoit notamment :

- l'aménagement de la voirie en boulevard urbain à deux files par sens de circulation ;
- la création d'un itinéraire sécurisé et convivial pour les cheminements piétons en favorisant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et en sécurisant les traversées piétonnes ;
- l'aménagement de pistes cyclables en site propre le long de la RD 920 et d'itinéraires de substitutions dans les secteurs à plus fortes contraintes ;
- un aménagement paysager de qualité en accord avec les territoires traversés (renforcement du « caractère vert » des communes traversées, plantation d'arbres, végétalisation des terre-pleins, ...) ;
- la création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le boulevard du Maréchal Joffre (section rue de Fontenay-place de la gare) favorisant la circulation des bus, nombreux à ce niveau ;
- d'améliorer la lisibilité de l'occupation des espaces publics et de maintenir au mieux les besoins en stationnement au niveau des zones stratégiques ;
- de rechercher la fluidité et la sécurisation de la circulation automobile sur la RD 920.

Cette approche est en corrélation avec la politique départementale en matière de développement durable ainsi qu'en matière d'aménagement de voirie qui préconise la conception d'axes de desserte et d'espaces assurant non plus uniquement la fonction « véhicule automobile » mais l'ensemble des déplacements, transports en commun, vélos et piétons dans le cadre d'un espace paysagé partagé entre les différents usages.

2 - Motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général

L'organisation actuelle de la RD 920 provoque un certain nombre de dysfonctionnements. Sur cette voie, il est notamment constaté :

- Une forte coupure des communes traversées ;
- Un axe déstructuré qui manque de cohérence et de lisibilité ;
- Le partage entre chaque usager n'est pas assuré ;
- Une accidentologie localisée à certains carrefours ;
- Une circulation difficile pour les piétons et les cyclistes (partage actuel de la voirie entre cyclistes et véhicules motorisés) ;
- Des vitesses supérieures à 70km/h et une circulation en accordéon (arrêt, redémarrage rapide), malgré la limitation réglementaire de 50 km/h ;
- Une chaussée en mauvais état ;
- Des carrefours peu adaptés au contexte urbain, sources de nombreux accidents.

Le Département des Hauts-de-Seine, en souhaitant associer les communes concernées, se fixe l'objectif de faire de la RD 920 un boulevard sécurisé, convivial et partagé.

Dans ce contexte, les objectifs principaux de l'opération sont les suivants :

- Fluidifier et apaiser la circulation
La RD 920 doit permettre l'écoulement du trafic élevé qu'elle supporte (entre 17000 et 34000 véhicules/jour) dans un contexte pacifié et en maintenant la capacité actuelle de stationnement. Une plus grande efficacité peut être atteinte en favorisant une « fluidité maîtrisée » (50 km/h). Par ailleurs, la sécurité routière peut être améliorée en adaptant les aménagements au contexte urbain.
- Recomposer l'espace pour un plus grand partage entre les différents usagers
Dans une logique de développement durable, le boulevard urbain doit permettre une mixité des usages (piétons, véhicules motorisés, cyclistes et transport en commun) dans un climat convivial et sécurisé. A ce niveau, l'implantation d'un itinéraire sécurisé et de qualité pour les modes doux (piétons et cyclistes), ainsi qu'une meilleure accessibilité et circulation des transports en commun sont au centre du projet de requalification urbaine. On veillera aussi à favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les personnes malvoyantes.
- Créer un aménagement urbain de qualité
L'aménagement en boulevard urbain doit inviter à un comportement plus convivial en accord avec les tissus urbains qu'il traverse. Le caractère vert de la voirie sera rééquilibré et renforcé ; la structure végétale, les arbres d'alignements et le potentiel en espaces verts seront pris en compte, l'objectif étant de concevoir un aménagement urbain et paysager de qualité.

- Limiter les nuisances

Le caractère éminemment routier de la RD 920 provoque des nuisances. Les enjeux déterminants du projet sont la réduction du bruit, de la pollution et la diminution du ruissellement des eaux de pluie.

Ainsi l'opération consiste à transformer une route traditionnelle traversant plusieurs communes en un véritable boulevard aux caractéristiques urbaines. La vocation de la RD 920 est avant tout de recréer des liens transversaux dans les villes ainsi qu'un aménagement paysager de qualité pour le cadre de vie et le confort des riverains.

Dans son rapport, le commissaire enquêteur considère que le projet est **réaliste, cohérent et équilibré**.

Réalisme du projet (paragraphe 8.2 du rapport du commissaire-enquêteur)

« En partant de la situation actuelle caractérisée par des dysfonctionnements importants en particulier un effet de coupure du tissu urbain, une circulation automobile qui transite à des vitesses souvent proches de 70 km/h avec de forts ralentissements, sur une chaussée en mauvais état, non adaptée aux autres usages. Des carrefours inadaptés et accidentogènes.

Le projet repose sur le partage affirmé des usages du domaine public entre automobilistes, bus, cyclistes et piétons. Ce partage est établi selon des principes de composition spatiale lisible mais nécessairement contraints par des obligations incontournables : une distance entre alignements qui varie de 16 m à 30 m environ, des pôles urbains attractifs animateurs de la vie locale et commerciale, des itinéraires de bus et la sécurité de tous les déplacements. »

Equilibre du projet (paragraphe 8.3 du rapport du commissaire-enquêteur)

« Le parti d'aménagement qui repose sur une répartition des usages qu'il a fallu établir à priori guider par des principes de composition affirmés mais suffisamment adaptables pour admettre des modifications/améliorations au cours de la période de concertation puis de la période de l'enquête publique pour aboutir à un projet équilibré entre la fluidité d'une circulation automobile à la vitesse réduite à 50 km/h, à une circulation des bus régulés par des dispositifs de priorité aux lignes de feux, à un réseau de pistes cyclables assurant la sécurité des déplacements et stationnement , réseau dont la continuité n'a pas pu être assurée au droit de l'hyper centre d'Antony mais détourné sur le réseau communal dont le statut de zone 30 compense l'allongement de l'itinéraire.

Enfin, les déplacements piétonniers s'effectueront en sécurité dès lors que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les équipements nécessaires.

Le stationnement des véhicules automobiles est maintenu ou cela est nécessaire et stratégique (hyper centre d'Antony) ».

Cohérence du projet (paragraphe 8.4 du rapport du commissaire-enquêteur)

« Les choix retenus par le maître d'ouvrage pour établir le projet de requalification de la RD 920 doivent être cohérents. Cela signifie notamment que le maître d'ouvrage doit se doter des moyens lui permettant d'atteindre les objectifs envisagés.

Par exemple, par rapport à la situation actuelle la diminution de l'ordre de 15 % du trafic automobile sur la RD 920 à l'échéance de sa mise en service en 2018 repose sur des données objectives à savoir :

- Depuis plusieurs années, ce trafic stagne ou tend à légèrement diminuer (comptages).
- Soit il se reporte sur d'autres axes en fonction de la destination du déplacement : A6A, A6B, A86.

Le maillage du réseau facilite ces transferts soit par changement modal, la ligne du RER B qui dessert 3 gares sur le tronçon de la RD 920 attire des voyageurs.

La modernisation de cette ligne devrait offrir un service nettement amélioré dans les dix prochaines années.

Cette diminution attendue permet de calibrer la voie et les carrefours de manière optimale, même si une simulation du trafic montre un léger report sur le réseau secondaire parallèle à la RD 920.

Les impacts de ce report devront être mesurés (pollutions diverses), ils seront limités car les communes concernées seront concertées avec le Département pour donner à ces voies un statut de zone 30.

Concernant les cyclistes les aménagements prévus permettent différents types de déplacements (motif et distance), des équipements de stationnement seront adaptés à la surveillance et la protection des cycles en concertation avec les communes. »

3 - Réponses apportées aux conclusions du commissaire-enquêteur

Concernant la présente enquête publique avant travaux, le commissaire-enquêteur conclut dans son paragraphe 8.5 que « **le projet de requalification de la RD 920 est un projet réaliste, cohérent et équilibré et qu'il lui semble qu'il satisfait globalement aux objectifs annoncés** ».

Dans le paragraphe 8.6 « avis du commissaire-enquêteur », celui-ci émet un avis favorable assorti de 3 recommandations et de 4 considérations.

Recommandations :

- **Améliorer** la conception de la desserte du conservatoire de Musique d'Antony.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département a bien identifié avec la ville d'Antony l'importance de la desserte du conservatoire de musique d'Antony. Le document remis par l'APECA (Association des Parents et des Elèves du Conservatoire d'Antony) durant l'enquête publique sera étudié attentivement lors des études de projet plus détaillées.

- **Concevoir** globalement les déplacements cyclables de manière à assurer des pistes continues sans obstacles au droit des franchissements d'intersection en assurant leur visibilité et leur sécurité. Des unités de service constituant des parcs à vélos seront implantées judicieusement.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département attachera une attention particulière à la conception des pistes cyclables et notamment au traitement des traversées des voies dans l'esprit des recommandations du guide du CERTU « Recommandations pour les aménagements cyclables ».

- **Porter** une attention particulière à toutes les observations du public quant aux différents aspects de la sécurité notamment de la part des piétons.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département prendra appui sur ces observations pour améliorer la sécurité de la voie et tous les usages liés au contexte très urbain de la RD 920, en coordination avec les services techniques municipaux.

Considérations :

- La proposition d'une personne quant à la réalisation de galeries pour les réseaux devrait faire l'objet d'une étude approfondie car il est toujours désagréable pour le public de constater l'ouverture de tranchées sur des revêtements récents.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Les galeries multi réseaux constituent une démarche intéressante, bien résumée dans le « Guide des Galeries Multi Réseaux - Clé de Sol » édité par Techni.cités en 2005. Ce système présente de nombreux avantages dont notamment la suppression des travaux de réseaux sur voirie et la facilité d'intervention ultérieures sur ces réseaux. Toutefois, la RD 920 étant une voie existante et le projet n'impactant pas de manière significative les réseaux, le Département ne s'est pas orienté vers cette solution lors de ses études préliminaires.

- La question de l'amélioration de l'exploitation du dispositif de transports en commun au droit de la gare de Bourg-la-Reine est conditionnée par la mise à disposition du patrimoine immobilier et foncier de la RATP situé à proximité de cette gare. Le STIF et la commune de Bourg-la-Reine, instances de décision, pourraient s'inscrire dans l'échéancier de réalisation de la RD 920 pour améliorer significativement les transports en commun dans ce secteur de ville.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département participe au comité de pôle de la gare RER B Bourg-la-Reine piloté par le STIF et la ville de Bourg-la-Reine. Le Département travaille en étroite

relation sur le projet RD 920 avec la ville de Bourg-la-Reine pour la coordination avec le projet de la place de la gare.

- L'autorité environnementale a fait le constat d'une insuffisance dans les études relatives à l'évaluation des nuisances sonores sur la RD 920 ainsi qu'aux pollutions atmosphériques tant sur la RD 920 que sur les voies secondaires susceptibles de supporter un léger report de circulation. Les questions relatives à l'assainissement et au paysagement feront l'objet d'études complémentaires. Il est souhaitable de poursuivre ces investigations.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département prend note de cette considération. Le président du Conseil général a d'ailleurs transmis au préfet des Hauts-de-Seine le 19 mai 2010 une note en réponse à l'avis de l'autorité environnementale apportant des précisions utiles à la compréhension du dossier.

- La LOTI impose dans un délai de 3 à 5 ans après la mise en service de la RD 920 une évaluation de tous les aspects du projet qui auront induit de nouvelles fonctionnalités urbaines. Il paraît souhaitable de mettre à l'étude dès maintenant les outils qui permettront de suivre dès la mise en service de la RD 920.

↳ Réponse du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Département prend note de cette considération et engagera une réflexion dès les études de projet sur les outils judicieux à mettre en œuvre pour le bilan LOTI en s'appuyant notamment sur l'expérience du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Comme il a été précisé dans le tome n° 3 du dossier d'enquête publique, les modalités d'application de la LOTI définies dans l'instruction cadre du 25 mars 2004 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports basé sur la rentabilité économique ne permet pas d'apprécier l'amélioration du cadre de vie et des diverses fonctionnalités urbaines. En plus « du cadre légal » du bilan LOTI, des outils seront élaborés pour permettre d'apprécier la performance économique, environnementale et sociale du projet de façon plus adéquate.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, il y a lieu de reconnaître, par la présente déclaration de projet, l'intérêt général de l'opération d'aménagement de la RD 920 section Sud.

