RD920

MASSY
ANTONY
SCEAUX
BOURG-LA-REINE

92 Conseil général Hauts-de-Seine

# REQUALIFICATION DE LA RD 920

## *- SECTION SUD -*

## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE AVANT TRAVAUX

## COMMUNES DE MASSY, ANTONY, SCEAUX ET BOURG-LA-REINE

## TOME 1

Ces aménagements sont réalisés par le Conseil général

www.rd920.fr

92 Conseil général des Hauts-de-Seine

Pôle Aménagement du Territoire
Direction de la Voirie
Service Territorial Sud

*Décembre 2009*

**REQUALIFICATION DE LA RD920 SUR LES COMMUNES DE MASSY, ANTONY, SCEAUX ET BOURG-LA-REINE**

# DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE DE TYPE BOUCHARDEAU DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD 920 SUR LES COMMUNES DE MASSY, ANTONY, SCEAUX ET BOURG-LA-REINE

## TOME 1

## TOME 1

**PIECE A – PLAN DE SITUATION**

**PIECE B – OBJET DE L'ENQUETE ET INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

**PIECE C – NOTICE EXPLICATIVE**

**PIECE D – PLAN GENERAL DES TRAVAUX**

**PIECE E – CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS**

**PIECE F – APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES**

## TOME 2

PIECE G – ETUDE D'IMPACT

- > Titre 1 : Résumé non technique
- > Titre 2 : Appréciation des impacts du programme
- > Titre 3 : Analyse de l'état initial du site et de son environnement
- > Titre 4 : Choix du projet parmi les différents partis envisagés et présentation du projet soumis à l'enquête
- > Titre 5 : Analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures correctives envisagées
- > Titre 6 : Analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement
- > Titre 7 : Auteur des études
- > Annexes

## TOME 3

PIECE H – EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE (LOTI)

# PIECE A : PLAN DE SITUATION

# PLAN DE SITUATION

RD 920 - Dossier d'enquête publique

iRiS conseil

0 500 1000 m

Source : © I.G.N. Scan 25 Géoportail, feuilles n°2314OT, 2315OT.

N E S W

**LOCALISATION DE L'OPERATION SOUMISE**
**A L'ENQUETE PUBLIQUE DE TYPE BOUCHARDEAU**
**(Section Sud)**

**LIMITE DU PROGRAMME**
**D'AMENAGEMENT DE LA RD 920**

LE KREMLIN-BICETRE
L'HAY-LES-ROSES
WISSOUS
PARAY-VIEILLE-POSTE
ARCUEIL
CACHAN
MONTROUGE
BAGNEUX
BOURG-LA-REINE
VAL-DE-MARNE
SCEAUX
HAUTS-DE-SEINE
ANTONY
MASSY
ESSONNE
CHATILLON
ISSY-LES-MOULINEAUX
CLAMART
CHATENAY-MALABRY

RD 920
RD 50
RD 61
RD 61
RD 62
RD 77
RD 68
RD 74
RD 60
RD 57
RD 57a
RD 127
RD 157
RD 74
RD 60
RD 986
RD 67
RD 67a
RD 66
RD 67
RD 67a
RD 66
RD 986
RN 188
A 86
A 86
A 10
R.E.R.
R.E.R.
R.E.R.
R.E.R.
Place de la Résistance Charles de Gaulle
Place de la Libération
Gare
Carrefour Duchesse du Maine
Gare
Carrefour Croix de Berny
Gare
Gare
Parc de Sceaux
Sanofi-Aventis
Stade US Metro
Providence
Coustou
Carrefour J.F. Kennedy
Jouhaux

# PIECE B : OBJET DE L'ENQUÊTE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

## SOMMAIRE

I Objet et conditions de réalisation de l'enquête ..... 7
I.1 Objet de l'enquête publique ..... 7
I.2 Composition du dossier d'enquête publique ..... 8

II Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération ..... 9
II.1 Le projet avant enquête publique ..... 9
II.2 Déroulement de l'enquête publique ..... 9

III Textes régissant l'enquête ..... 11

# I OBJET ET CONDITIONS DE REALISATION DE L'ENQUETE

## *I.1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE*

### I.1.1 Contexte général du projet

Avec un trafic variant de 20 000 à 46 000 véhicules/jour selon les sections, la RD920 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.

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 globalement l'ensemble de l'axe entre Massy et Montrouge. L'objectif étant multiple :

- 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.

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 contrastés identifiés :

- **La requalification de la section Sud de la RD920 (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 RD920, entre Bourg-la-Reine et Montrouge, pour un montant d'opération compris entre 60 et 75 M€ TTC.**

Les études techniques ont donc été initiées. Cependant, elles n'ont pas avancé de façon similaire sur les deux sections, la section Nord présentant encore aujourd'hui de nombreuses incertitudes, notamment liées au prolongement du métro 4 et à la modification du réseau de bus de la RATP. Un comité de pilotage a été organisé en Juin 2008 sur la section Nord sans parvenir à un consensus sur le type de réaménagement à mener.

De fait, seule la section Sud présente un niveau d'étude et de décision suffisant pour être présentée en enquête publique dès aujourd'hui. Cependant, la section Nord fera aussi l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique spécifique, qui se feront ultérieurement.

Il convient de préciser que l'étude d'impact de la section Sud comportera un chapitre traitant de l'appréciation des impacts du programme global de réaménagement, et que le présente dossier comporte une évaluation économique et sociale, du fait du montant **du programme global**, estimé entre **136 M€** et **151 M€ TTC.**

La présente enquête publique porte donc sur **l'opération d'aménagement de la RD920 entre le carrefour avec l'avenue Léon Jouhaux à Antony et la place de la Résistance Charles de Gaulle à Bourg-la-Reine sur un linéaire de 5,7 km. Le projet concerne les communes de Massy, Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine.**

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 Conseil général des Hauts-de-Seine. Le Conseil général de l'Essonne participera au financement des travaux dans le cadre d'un fond de concours dont le montant sera fixé à l'issue des études d'avant projet.

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 RD920.

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 réduites et en sécurisant les traversées piétonnes ;
- l'aménagement de pistes cyclables en site propre le long de la RD920 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 RD920.

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.

### I.1.2 L'enquête publique à mener

L'enquête publique de type « Bouchardeau » est régie par la loi n°86-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (loi « Bouchardeau » codifiée aux articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement).

Conformément au tableau annexé au décret n 85-453 du 23 avril 1985 (codifié aux articles R.123-1 à 33 du Code de l'environnement) et pris en application de la loi « Bouchardeau », une opération d'aménagement routier est soumise à une enquête publique de type « Bouchardeau » si elle porte sur des « *Travaux d'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* ».

Les travaux de réaménagement de la RD920 portant sur des travaux d'un montant supérieur au seuil de 1,9 millions d'euros, sont soumis à enquête publique de type Bouchardeau au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement et donc à la réalisation du dossier d'enquête publique. Le présent dossier d'enquête publique concerne la première phase relative à la section Sud.

Les entités concernées administrativement par la présente enquête sont les communes de Massy dans l'Essonne, Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine dans les Hauts-de-Seine. Ce projet se faisant sur les emprises de la voirie actuelle, il ne nécessite aucune acquisition foncière.

La présente enquête est effectuée dans les conditions prévues par :

- Les articles L.123-1 à L.123-16 du Code de l'environnement relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement (codification de la loi Bouchardeau du 12 juillet 1983) ;
- La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la Démocratie de Proximité codifiée dans le Code Général des collectivités territoriales et dans le Code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (« LOTI ») et au décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs, **un dossier d'évaluation économique, sociale et environnementale du programme d'aménagement** fait également parti de la présente enquête (Pièce H) du fait du coût de l'ensemble du programme d'aménagement (compris entre 136 et 151 M€), coût supérieur au seuil de 83 084 714,39 d'euros défini dans la LOTI.

*Le présent dossier d'enquête publique porte donc sur l'aménagement de la section Sud de la RD920 entre Massy et Bourg-la-Reine et vise la réalisation des travaux d'aménagements fonctionnels et qualitatifs de la RD920 et des espaces publics attenants.*

### I.1.3 Objectifs de l'enquête publique

Rappelons que l'enquête publique vise à :

- préciser au public le projet avec les conditions de son intégration dans son milieu d'accueil ;
- permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques ;
- apporter ainsi des éléments d'information qui pourraient être mal connus de l'administration et qui lui sont utiles à l'appréciation exacte de l'utilité publique de ce projet ;
- associer les citoyens à la décision administrative.

**LE BUT DE L'ENQUETE PUBLIQUE EST DE PRESENTER AU PUBLIC LE PROJET AVEC LES CONDITIONS DE SON INTEGRATION DANS L'ENVIRONNEMENT, DE PERMETTRE AU PLUS GRAND NOMBRE POSSIBLE DE PERSONNES CONCERNEES PAR LE PROJET DE FAIRE CONNAITRE LEURS REMARQUES ET D'APPORTER AINSI DES ELEMENTS D'INFORMATIONS UTILES POUR L'APPRECIATION EXACTE DE L'UTILITE DU PROJET.**

## *I.2 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE*

La composition du dossier d'enquête est établie conformément aux dispositions de l'article R123-6 du Code de l'environnement ; il comporte les pièces suivantes :

- **Pièce A** : **Plan de situation** ;
- **Pièce B** : **Objet de l'enquête - Informations juridiques et administratives** : pièce faisant état de la manière dont s'insère l'enquête publique dans la procédure administrative et les principaux textes s'y appliquant ;
- **Pièce C** : **Notice explicative simplifiée** qui justifie le projet : elle présente les objectifs poursuivis, les enjeux principaux du secteur d'étude et les variantes étudiées ;
- **Pièce D** : **Plan général des travaux** ;
- **Pièce E** : **Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants** ;
- **Pièce F** : **Appréciation sommaire des dépenses** ;
- **Pièce G** : **Etude d'impact** comprenant les pièces suivantes : résumé non technique de l'étude d'impact, l'appréciation des impacts du programme, les auteurs de l'étude, l'analyse des principales contraintes, la comparaison des variantes et la justification du choix de la solution présentée à l'enquête publique, puis les impacts de la solution retenue et les mesures d'insertion envisagées et les effets sur la santé, l'évaluation du coût des mesures en faveur de l'environnement et l'analyse des méthodes d'évaluation utilisées.
- **Pièce H** : **évaluation économique et sociale** rendue nécessaire du fait du coût du programme.

Le dossier d'enquête publique est ainsi composé de 3 tomes :

- Tome 1 : Pièces A, B, C, D, E et F ;
- Tome 2 : Pièce G ;
- Tome 3 : Pièce H.

# II INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

## *II.1 LE PROJET AVANT ENQUETE PUBLIQUE*

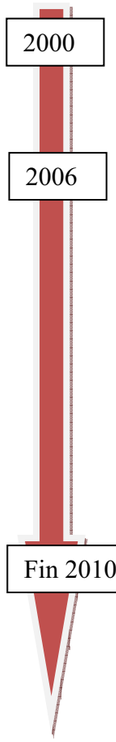
*Les principales étapes de l'opération d'aménagement de la RD920 entre Massy et Bourg-la-Reine sont présentées dans le titre 4 de la pièce G du présent dossier d'enquête publique.*

Des études préalables et une phase de concertation, impliquant l'ensemble des communes concernées par le projet, ont permis d'aboutir au choix d'aménagement de la RD920 « section Sud » entre le carrefour avec la rue Léon Jouhaux à Massy et la place de la Résistance Charles de Gaulle à Bourg-la-Reine.

Les principales étapes du projet concernant la section concernée par l'opération sont présentées dans la figure ci-après :

*Figure 1 : Récapitulatif des principales étapes du projet*

| | |
|---|---|
| **2000-2005** | Premières réflexions sur la route nationale 20 menées par l'Etat |
| **Le 1er janvier 2006** | Décentralisation des routes nationales (Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales)<br>*La RN 20 devient RD920, et sa gestion est transférée au Conseil général des Hauts-de-Seine* |
| **De 2007 à 2008** | Relance des études d'aménagement en partenariat avec les différentes communes concernées ; sur l'ensemble du programme |
| **Du 22 septembre 2008 au 13 février 2009** | Concertation préalable sur la section Sud |
| **19 juin 2009** | Bilan de la concertation préalable |
| **2010** | **Déroulement de l'enquête publique sur la section Sud puis Déclaration de Projet** |
| **A partir de fin 2010** | Réalisation des travaux de la section Sud selon une programmation pluriannuelle |




Les premières études du département ont été lancées en 2007, en concertation avec les communes concernées. Elles ont été finalisées début 2009. Les principales études menées dans le cadre de l'opération sont les suivantes :

- Un diagnostic phytosanitaire des arbres existants le long de la RD920, réalisé en 2007 ;
- Une étude de simulation de trafic, finalisée fin 2008 ;
- Une étude air et santé, finalisée fin 2008 ;
- Une étude acoustique, finalisée fin 2008 ;
- Une étude paysagère, finalisée début 2009.

**SUR LA BASE DES ETUDES D'AVANT PROJET SOMMAIRE, AJUSTEES SUITE A LA CONCERTATION PREALABLE, A ETE ETABLI LE PRESENT DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE. L'ENQUETE PUBLIQUE FAIT SUITE A L'ELABORATION DE CE DOSSIER.**

## *II.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE*

### II.2.1 Préparation de l'enquête publique

La présente enquête est organisée par le Préfet des Hauts-de-Seine, Préfet coordonnateur pour l'opération. À sa demande, un Commissaire-Enquêteur (ou une commission d'enquête) est désigné sous quinzaine par le Président du Tribunal Administratif à partir d'une liste d'aptitude.
Le Préfet coordonnateur, après consultation du commissaire enquêteur (ou du président de la commission d'enquête), précise par arrêté interpréfectoral les modalités de l'enquête, notamment :

- L'objet de l'enquête, sa date d'ouverture et sa durée ;
- Les mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation ;
- Le siège de l'enquête ;
- Les lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier et formuler ses observations sur le registre ouvert à cet effet.

Un avis d'enquête est publié dans la presse 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci. Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant la durée de celle-ci, cet avis est publié par voie d'affichage.

Dans ces mêmes conditions, la collectivité procède à l'affichage du même avis sur les lieux situés au voisinage des travaux projetés.

### II.2.2 Pendant l'enquête publique

**La durée de l'enquête est de un mois au minimum et, sauf prorogation, elle ne peut excéder 2 mois.** Elle se tient dans des locaux prévus à cet effet dans les communes concernées par le projet où le présent dossier et un registre d'enquête sont tenus à la disposition du public.

Le Commissaire-Enquêteur ou la commission d'enquête reçoit durant l'enquête publique, les observations écrites ou orales du public. Par ailleurs, il est habilité à recevoir toutes personnes ou représentants d'associations qui en font la demande. Il peut faire compléter le dossier, en se faisant communiquer tout document par le Maître d'ouvrage. Il peut également organiser une réunion publique avec l'accord du Préfet. Enfin, il peut sur demande motivée, décider la prolongation de la durée de l'enquête.

## II.2.3 A l'issue de l'enquête publique

### *II.2.3.1 La fin de l'enquête publique*

A l'expiration du délai de l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête clôt et signe les registres d'enquête. Il établit son rapport dans un délai de 1 mois maximum après la clôture de l'enquête et émet un avis circonstancié en précisant si celui-ci est favorable ou non à l'opération, et le cas échéant, pouvant être assorti de réserves et/ou de recommandations.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet au préfet le dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions motivées dans un délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête.
Le préfet adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions au président du tribunal administratif et au maitre de l'ouvrage.
Copie du rapport et des conclusions est également adressée à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête et à la préfecture de chaque département concerné pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.
Par ailleurs, les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions, auprès du préfet, dans les conditions prévues au titre ler de la loi no 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

Suite à l'enquête publique, le Maitre d'ouvrage engagera les phases de détail nécessaires à la définition précise du projet.

### *II.2.3.2 La déclaration de projet*

La loi de la Démocratie de proximité du 27 février 2002 (article L 126-1 du Code de l'environnement), précise que « *lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité locale territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération proposée* ».

Le Conseil général des Hauts-de-Seine se prononcera donc sur l'intérêt général de l'opération projetée par une **déclaration de projet**. Cette déclaration de projet indiquera notamment l'objet de l'opération, les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général, et le cas échéant la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer son économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

La déclaration de projet doit intervenir dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, sans quoi une nouvelle enquête publique est nécessaire.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Ce délai peut néanmoins être prorogé une fois pour la même durée sans nouvelle enquête par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de 5 ans. Pour ce faire, aucun changement dans les circonstances de fait ou de droit ne doit être intervenu, la décision de prorogation devant intervenir avant l'expiration du premier délai de cinq ans.

### *II.2.3.3 Les études de détail*

Le Département des Hauts-de-Seine engagera en étroite concertation avec les partenaires concernés, les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.
Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer (sans entrainer de modification substantielle, c'est-à-dire sans modifier la destination du projet ou ses caractéristiques principales) de celui qui fait l'objet du présent dossier afin de tenir compte des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Si une modification substantielle de nature à modifier les résultats de l'enquête et les conclusions du Commissaire-Enquêteur en résultait, une nouvelle enquête serait nécessaire.

## II.2.4 Les procédures complémentaires

### *II.2.4.1 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme et enquête parcellaire*

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par un aménagement se réalise conjointement à l'enquête publique ; les documents afférents à cette procédure font partis intégrante du dossier d'enquête publique. Néanmoins, le projet se faisant en lieu et place des emprises publiques actuelles :

- **les documents d'urbanisme des communes concernées par l'aménagement ne font pas l'objet de mise en compatibilité ;**
- **l'enquête parcellaire, dont le but est de déterminer avec précision les parcelles privées nécessaires à l'opération (identité des propriétaires, superficie impactée…), n'est pas nécessaire.**

### *II.2.4.2 Procédure au titre de la loi sur l'eau*

Une procédure au titre de la Loi sur l'eau, conformément à la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 (codifiée aux articles L214-1 à L214-11 du Code de l'environnement), sera menée ultérieurement. Le projet sera soumis à minima à une déclaration au titre de la loi sur l'eau, concernant la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature, du fait du choix de traiter une partie des eaux pluviales par infiltration. Les études de détails ultérieures permettront de déduire les surfaces de plateforme routière à infiltrer et la procédure à suivre. Si cette surface est supérieure ou égale à 20 ha, le projet sera alors soumis à autorisation, non plus à une simple déclaration.

### *II.2.4.3 Archéologie préventive*

Le projet est susceptible de faire l'objet d'une prescription de diagnostic archéologique préalable de la part de l'Etat (Direction Régionale des Affaires Culturelles, Service Régional de l'Archéologie d'Ile-de-France), une fois ce service saisi.

Conformément aux prescriptions de ce service, le Maître d'ouvrage procèdera à la réalisation d'une campagne de sondages pour déterminer la présence ou non de vestiges archéologiques. Cette étape interviendra avant la phase de travaux.

#### *II.2.4.4 Monuments historiques*

Selon les articles L621-1 et suivants du Code du patrimoine, toute construction nouvelle ou modification dans le champ de visibilité d'un monument historique inscrit ou classé est soumise à autorisation avant travaux.

Le projet doit tenir compte de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. En cas de désaccord, le Préfet prendra l'avis de la Commission Régionale des Sites et du Patrimoine.

#### *II.2.4.5 Sites inscrits*

Les travaux dans le périmètre d'un site inscrit sont soumis à une déclaration préalable au Préfet. Le Maître d'ouvrage est tenu d'informer l'administration quatre mois à l'avance de son intention de procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante.

Après réception de la déclaration préalable, le Préfet recueille l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) sur le projet. L'Architecte des bâtiments de France émet un avis simple, qui peut être tacite sur les projets de construction, et un avis conforme sur les projets de démolition.

Les modifications ou constructions ne font l'objet que d'un avis simple, mais l'ABF peut suggérer au ministre de recourir à des mesures d'urgence ou de lancer des procédures de classement s'il estime qu'une intervention menace la cohérence du site.

### II.2.5 La construction et la mise en service

Pendant la phase de construction, le Maître d'ouvrage veillera à la mise en œuvre des dispositions arrêtées lors des études de détail et des mesures d'insertion environnementales définies dans l'étude d'impact (pièce G).

Dans un délai compris entre 3 et 5 ans après la mise en service, conformément à la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 (dite « LOTI »), et compte tenu du montant des travaux supérieur au seuil défini dans le décret n°84-617 du 17 juillet 1984, un bilan socio-économique et environnemental sera effectué et rendu public.

## III TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

Les textes qui régissent la présente enquête sont :

**LE CODE DE L'URBANISME**

- l'article L 300-2 et suivants et R 300-1 et suivants, relatifs à la procédure de concertation ;
- les articles L 123-16 à L 123-18 et R 123-23 relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme issues de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

**LE CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

- Loi n° 2002-76 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, Art. 135 à 137 et Art. 144 à 145.

**LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

- L 123-1 à L 123-16 reprenant la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 dite « loi Bouchardeau », relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et le décret n°93-245 du 25 février 1993 modifiant le décret n°85-453 du 23 avril 1985 modifié, pris pour l'application de cette loi ;
- R 123-6 fixant la composition du dossier d'enquête publique ;
- L 122-1 à L 122-3 reprenant la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et le décret 77-1141 du 12 octobre 1977 modifié, pris pour l'application de cette loi ;
- R 122-3 fixant la composition de l'étude d'impact ;
- L 110 et L 121 reprenant la loi n°95-104 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement ;
- L214-1 à L214-11 du Code de l'environnement, codifiant la loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006,
- L 220 à L 226 reprenant la loi sur l'air n°96-1236 du 30 décembre 1996 ;
- L 350-1 reprenant la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la mise en valeur des paysages ;
- L 571-1 à L 571-26 reprenant la loi sur le bruit du 31 décembre 1992, le décret 95-22 du 9 janvier 1995 pris en application de l'article 12 de cette loi, l'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997 relatifs au bruit des infrastructures routières ;
- L. 341-1 à L. 341-22 reprenant la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque ;
- L. 126-1 et suivants, concernant la déclaration de projet.

Le tableau page suivante met en concordance les articles du Code de l'environnement avec les textes d'origine.

**LE CODE DU PATRIMOINE**

- les articles L 621-1 et suivants relatifs au patrimoine culturel et historique et les articles L 521-1 et suivants ainsi que le décret d'application n°2004-490 du 3 juin 2004 portant sur l'archéologie préventive.

L'évaluation économique et sociale présente dans ce dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est codifiée par le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 en application de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, modifié par le décret n° 88-199 du 29 février 1988.

| Tableau de concordance des textes d'origine et des articles du Code de l'Environnement pour sa partie législative | |
|---|---|
| TEXTE D'ORIGINE | ARTICLES DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (partie législative) |
| Textes relatifs aux enquêtes publiques | |
| Loi du 12 juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques (modifiée par la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993) | L. 123-1 à L. 123-16 |
| Textes relatifs à la protection de la nature | |
| Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 modifiée relative à la protection de la nature, notamment son article 2 | L. 122-1, L. 122-2 et L. 122-3 |
| Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de la nature | L. 121-1 à L. 121-5 ; L. 131-1 et L. 131-2 ; L. 131-8 L. 218-57 et L. 218-70 ; L. 218-80 et L. 224-3 L. 331-5 et L. 332-15 ; L. 341-11 et L. 342-1 L. 561-1 à L. 561-5 ; L. 310-1 et L. 310-2 L. 437-23 ; L. 572-1 |
| Textes relatifs au bruit | |
| Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit | L. 571-1 à L. 571-10 et L. 571-14 à L. 571-26 |
| Textes relatifs à l'air | |
| Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite « LAURE ») | L. 220-1 et L. 220-2 ; L. 221-1 à L. 221-6 L. 222-1 à L. 222-7 ; L. 223-1 et L. 223-2 L. 224-1 et L. 224-2 ; L. 224-4 et L. 228-2 L. 225-1 et L. 225-2 ; L. 226-1 à L. 226-11 |
| Textes relatifs à l'eau | |
| Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'Eau et les milieux aquatiques | L. 210-1 ; L. 211-1 à L. 211-3 ; L. 211-5 à L. 211-7 L. 212-1 à L. 212-7 ; L. 213-3 à L. 213-4 et L. 213-9 L. 214-1 à L. 214-12 ; L. 214-15 et L. 214-16 L. 216-1 à L. 216-13 ; L. 217-1 ; L. 142-2 et L. 562-8 |
| Textes relatifs à la protection des monuments et sites naturels | |
| Loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque | L. 314-1 à L. 341-10 ; L. 341-12 ; L. 341-22 |
| Textes relatifs au paysage | |
| Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matières d'enquêtes publiques | L. 350-1 ; L. 411-5 |
| Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale | |
| Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 ou Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, notamment son article 14 | |

*Figure 2 : Déroulement globale la procédure - Insertion de l'enquête dans la procédure administrative*

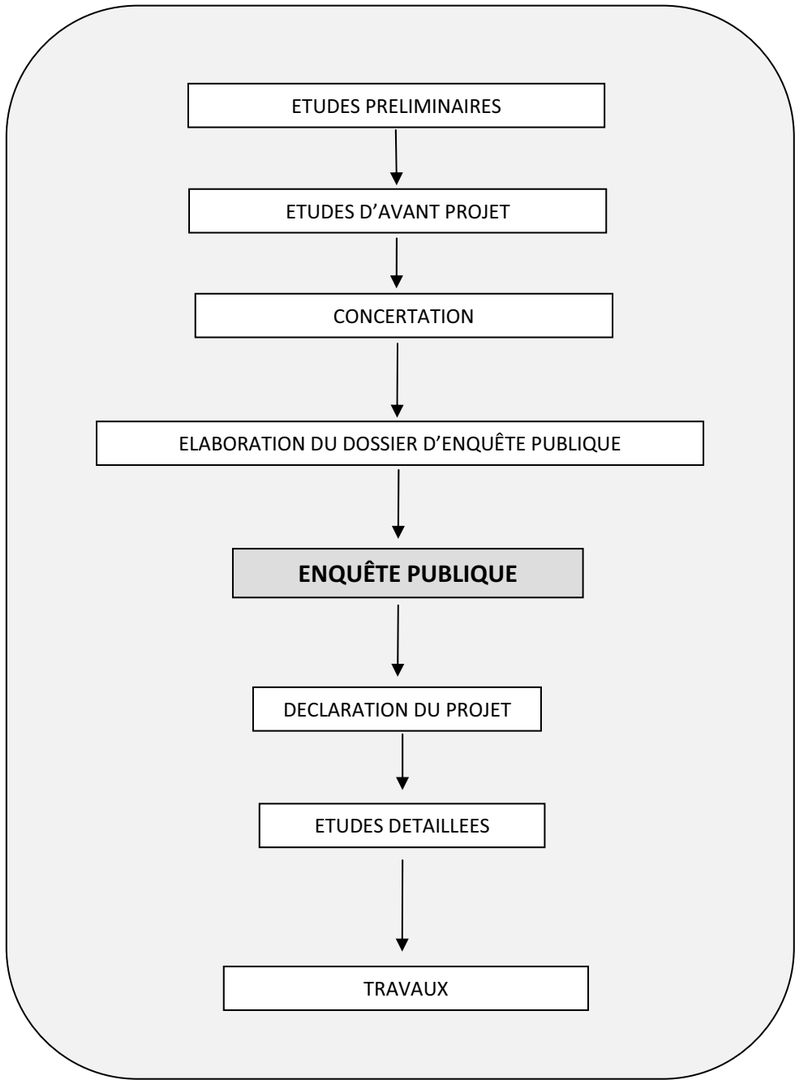
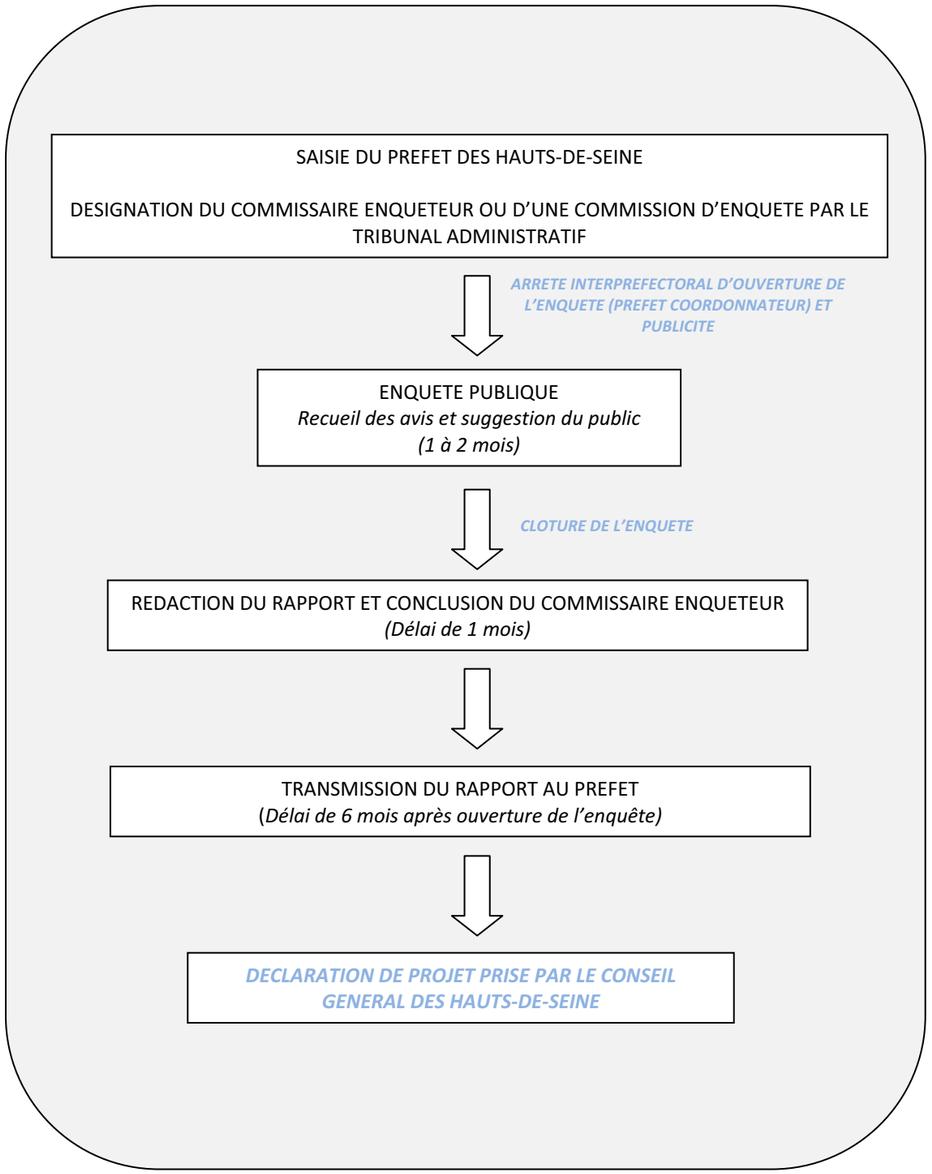



*Figure 3 : Déroulement de l'enquête publique de type Bouchardeau*



# PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE

## SOMMAIRE

I Objet et justification de l'opération et de son parti d'aménagement ..... 17
I.1 Contexte général du programme d'aménagement ..... 17
I.2 Objet du projet soumis à enquête publique ..... 17

II Choix du projet soumis à enquête parmi les différents Partis d'aménagement ..... 19
II.1 Les aménagements cyclables ..... 19
II.2 L'insertion d'une voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur le boulevard Maréchal Joffre ..... 20

III Description du projet soumis à enquête ..... 21
III.1 Entités administratives concernées ..... 21
III.2 Les principes généraux retenus pour l'aménagement de la RD920 ..... 21
III.3 Présentation générale du projet ..... 21
III.4 Les principales mesures d'insertion environnementale ..... 22
III.5 Situation vis-à-vis des documents d'urbanisme ..... 23
III.6 Conditions d'exploitation de la voie ..... 23
III.7 Le rétablissement des voies de communication ..... 23
III.8 Planning prévisionnel ..... 23
III.9 Estimation sommaire des dépenses ..... 24

# I OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION ET DE SON PARTI D'AMENAGEMENT

## *I.1 CONTEXTE GENERAL DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT*

Avec un trafic variant de 20 000 à 46 000 véhicules/jour selon les sections, la RD920 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.

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 décidé de réaménager globalement l'ensemble de l'axe entre Massy et Montrouge. L'objectif étant multiple :

- 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.

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 contrastés identifiés :

- La requalification de la section Sud de la RD920 (de l'entrée sud du département à la place de la Résistance à Bourg-la-Reine), objet du présent dossier d'enquête publique ;
- La requalification de la section Nord de la RD920 (entre Bourg-la-Reine et Montrouge), qui fera l'objet d'une étude et d'une enquête publique spécifique, qui se feront ultérieurement à l'aménagement de la section Sud..

## *I.2 OBJET DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE*

### I.2.1 Objet et localisation du projet

La présente notice explicative s'inscrit dans le dossier d'enquête publique relatif au réaménagement de la section Sud de la RD920, entre Massy et Bourg-la-Reine. Compte tenu de la complexité de l'aménagement, la RD920 a été décomposée sur la zone d'étude en deux sections, du sud au nord :

- Section 1 : de l'avenue Léon Jouhaux à Massy, jusqu'à la Croix de Berny à Antony ;
- Section 2 : de la Croix de Berny à Antony jusqu'à la place de la Résistance Charles de Gaulle à Bourg-la-Reine.

**La présente étude porte sur les sections 1 et 2, d'une longueur de 5,7 km, qui concerne les départements de l'Essonne et des Hauts-de-Seine et qui traverse les communes de Massy, d'Antony, de Sceaux et de Bourg-la-Reine. On parle aussi de « Section Sud ».**

*Figure 1 : Localisation de la section Sud de la RD920*

La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil général des Hauts-de-Seine. Le Conseil général de l'Essonne participera au financement des travaux dans le cadre d'un fond de concours dont le montant sera fixé à l'issue des études d'avant projet.

### I.2.2 Contexte général et principaux objectifs de l'opération d'aménagement de la section Sud de la RD920

#### *I.2.2.1 La RD920 : un axe structurant du Sud parisien*

La RD920 constitue une des portes d'entrée pour la ville de Paris depuis la province (Orléans et Chartres notamment). A ce titre, cette voie constitue un axe urbain de grande importance, et structurant pour les départements du sud parisien.

Elle traverse deux départements et sept villes : Montrouge, Bagneux, Bourg-la-Reine, Sceaux et Antony pour les Hauts-de-Seine, Arcueil et Cachan pour le Val-de-Marne. Une autre ville est également concernée à l'extrémité Sud : Massy dans l'Essonne.

Ce statut de grande radiale d'accès à la capitale depuis le Grand Sud parisien confère à cette départementale un impact très fort sur les territoires qu'elle traverse. Elle est un élément important, voir majeur, de l'organisation spatiale de certaines communes.

### *I.2.2.2 La situation actuelle : des dysfonctionnements importants sur la RD 920*

L'organisation actuelle de la RD920 provoque un certain nombre de dysfonctionnements. Sur cette voie, il a été 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.

### *I.2.2.3 Les objectifs du réaménagement de la RD920*

Le Conseil général des Hauts-de-Seine, en souhaitant associer les communes concernées, se fixe l'objectif de faire de la RD920 **un boulevard sécurisé, convivial et partagé**.

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

- **Fluidifier et apaiser la circulation.** La RD920 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 maitrisée** » (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 RD920 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.

Parallèlement, le projet devra prendre en compte de manière transversale un certain nombre de problématiques, parmi lesquelles : la régulation du trafic, le traitement cohérent de cet axe aux identités multiples, la prise en compte des différentes séquences que traverse la RD920, le maintien des capacités de stationnement, la conservation des nombreux arbres localisés en bordure de la voie, l'accessibilité des transports en commun (présence de plusieurs stations de RER et de lignes de bus d'intérêt régional -réseau « Mobilien »-), et l'intégration des ZAC et projets existants ou en devenir (ZAC de Bièvre, ZAC de la Croix de Berny…).

Ainsi l'opération consiste à transformer une route traditionnelle traversant plusieurs communes en un véritable boulevard aux caractéristiques urbaines. La vocation de la RD920 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.

Cette approche est en corrélation avec la politique départementale en matière de développement durable et en matière d'aménagement de voirie qui préconise la conception d'axes de desserte et d'espace 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 paysager partagé entre les différents usages.

## I.2.3 Le contexte environnemental et socio-économique

### *I.2.3.1 Le milieu physique*

Le relief ainsi que le sous sol de la zone d'étude ne représente aucune contrainte particulière vis-à-vis du réaménagement en lieu et place actuel de la RD920,

La présence de cours d'eau sur la zone d'étude ne représente pas d'enjeux spécifiques dans la mesure où ils sont canalisés ou éloignés des emprises de la voirie. Les points de captage en alimentation d'eau potable sont également exclus de la zone d'étude.

Concernant la qualité de l'air, l'analyse réalisée fait ressortir une qualité médiocre en bordure de la RD920, avec le dépassement de la valeur limite de protection de la santé en bordure de voirie pour le dioxyde d'azote (NO2), et le dépassement de l'objectif de qualité pour un polluant, le benzène.

L'étude acoustique a montré également le caractère urbain du site, sur lequel on enregistre de hauts niveaux sonores, caractéristiques d'une zone d'ambiance sonore non modérée (niveaux sonores supérieurs à 70 dB(A)).

### *I.2.3.2 Le milieu naturel*

La zone d'étude aux abords de la voie ne se caractérise pas par la présence de milieux naturels exceptionnels. Les zones d'intérêts écologiques majeurs (coulée verte du Sud Parisien, ZNIEFF de la vallée de la Bièvre, talus ferroviaire inscrit en espace naturel sensible…) ne se situent pas dans les limites de l'aire d'étude.
La principale sensibilité repose sur la présence d'alignements d'arbres (platanes, tilleuls, érables…) dont certains sont remarquables le long de la RD920 et de ses abords (allée d'Honneur à Sceaux notamment).

### *I.2.3.3 Paysage et patrimoine*

La RD920 traverse un paysage essentiellement urbain, dont l'aspect varie en fonction de l'occupation du sol. Le paysage est caractérisé par une alternance de quartiers plus ou moins dense, et une ouverture visuelle créée par le carrefour de la Croix-de-Berny. Ainsi, la RD920 traverse des sections paysagères très différentes : d'une part, les centre ville de Bourg-la-Reine et d'Antony, sections denses caractérisées notamment par des constructions à l'alignement et une présence commerciale forte ; d'autre part, la section de la Croix de Berny à la place de la Libération, plus ouverte et beaucoup moins dense caractérisée par l'implantation de petits pavillons et d'immeubles de petites tailles. Le secteur de la Croix de Berny crée un vide important dans la transition entre les communes d'Antony et de Sceaux ; il est caractérisé par la forte présence des infrastructures et des activités de bureaux.

Le paysage présente également un intérêt du point de vue architectural et historique avec la présence notamment du château de Sceaux et d'immeubles de caractère aux abords de la RD920.

L'alignement d'arbres sur plusieurs sections de l'axe joue un rôle dans le paysage des communes traversées. Cet alignement est à protéger et à renforcer dans les secteurs où il a tendance à disparaître.

Bien que l'axe de la RD920 soit essentiellement linéaire, on ne note pas de perspectives intéressantes qui puissent faire le lien visuel entre les différentes communes. On remarque tout de même, au niveau du carrefour de la Libération, la perspective historique de l'Allée d'Honneur, qui ouvre vers le château de Sceaux, qui doit être préservée.

La zone d'étude est caractérisée par la présence d'un patrimoine culturel riche, caractérisé par la présence de plusieurs monuments historiques inscrits ou classés à l'inventaire des monuments historiques : Maison de la Belle Levantine sur la commune d'Antony, ancien Marché aux bestiaux et Domaine de Sceaux sur la commune de Sceaux, et Tour Hennebique sur la commune de Bourg-la-Reine.

En ce qui concerne les chemins pédestres, le projet devra prendre en compte les promenades existantes sur la zone, notamment la Promenade des Princes, qui coupe la RD920 au niveau de la place de la Libération.

La requalification de la RD920 est l'occasion de repenser l'ensemble de l'axe afin d'assurer un aménagement de qualité qui soit en cohérence dans les différentes communes traversées.

### *I.2.3.4 Occupation du sol et fonctionnalité du territoire*

L'urbanisation de la zone d'étude étant déjà très fortement ancrée, le secteur ne va donc pas évoluer fortement.

Toutefois, les points majeurs de connexion vont faire l'objet de réaménagement et donc avoir un impact sur la requalification de la RD920. C'est le cas pour le secteur de la Croix de Berny, carrefour faisant la liaison entre les communes d'Antony et Sceaux et qui est traversé par la RD920.

La population sur la zone d'étude est en progression depuis 1982, bien que l'augmentation soit moitié inférieure à la moyenne observée dans le département des Hauts-de-Seine. C'est la commune d'Antony qui possède le plus fort élan démographique.

Il convient également de tenir compte des nombreux réseaux qui imposent de réelles contraintes d'aménagement (transport de gaz à haute pression, canalisation d'alimentation en eau potable et des eaux usées) et de la présence des lignes ferroviaires du RER B et C et du TGV présents sur la zone d'étude.

Compte tenu de l'environnement humain existant, il est important d'intégrer les enjeux suivants :
- la sécurité et le confort des usagers tous modes notamment cyclistes et piétons ;
- la protection de traversées à fort passage (école, résidences, accès aux gares…) ;
- le cadre de vie des riverains actuels de la RD920 (nuisances sonores, pollution de l'air,...) ;
- le respect de la santé des riverains actuels et futurs ;
- les points de desserte en transport en commun (arrêts de bus) ;
- la capacité de stationnement.

# II CHOIX DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PARMI LES DIFFERENTS PARTIS D'AMENAGEMENT

*Cette partie est détaillée dans la pièce G étude d'impact, Titre 4*

Le projet consiste en un réaménagement global de la RD920 sur les emprises actuelles. De ce fait, le projet n'a donc pas fait l'objet d'une étude de variante de tracé. La solution à 2X2 voies apparaissait d'emblée la plus opportune à la fois :
- pour limiter la circulation en accordéon observée le long de la RD920. La voirie étant initialement à 2X3 voies sur certaines sections, ces ralentissements sont dus essentiellement au rétrécissement de la largeur de chaussée à 2X2 voies au niveau de ces sections ;
- et pour assurer la mixité des usages le long de la départementale (véhicules motorisés, piétons, cycles et vélos).

En revanche, certains aménagements ponctuels ont fait l'objet de différentes variantes ; il s'agit de **l'insertion de la continuité cyclable le long de la RD920**, et de **l'insertion d'un TCSP sur le boulevard du Maréchal Joffre**.

## *II.1 LES AMENAGEMENTS CYCLABLES*

### *II.1.1.1 Le type d'aménagement*

L'insertion d'aménagements cyclables a fait l'objet de deux variantes :
- L'aménagement de bandes cyclables, installées sur la chaussée, à côté des automobilistes et signalées par un marquage au sol ;
- L'aménagement de pistes cyclables, c'est-à-dire de voies en site propre, séparées de la circulation automobile, ou l'insertion sur certaines sections des cyclistes dans les contres allées.

**L'aspect sécuritaire a été privilégié, afin d'assurer le déplacement de l'ensemble des usagers dans de bonnes conditions. De ce fait, le choix s'est porté, chaque fois que possible, sur l'aménagement de pistes cyclables, ou l'insertion des cycles dans la contre allée.**

### II.1.2 La continuité des voies cyclables

Le projet présenté en concertation prévoyait des espaces réservés aux cyclistes sur toute la longueur de l'axe, à l'exception de la section comprise entre l'avenue Jean Monnet et la Croix de Berny. Pour remédier à cette interruption, plusieurs options ont été envisagées :

- La continuité de l'itinéraire cyclable le long de la RD920 ;
- La mise en place d'itinéraires de substitution passant dans les rues adjacentes à la RD920 ;
- L'absence de pistes cyclables (partage de voirie véhicules/cycles) sur la RD920 ;
- Les itinéraires alternatifs empruntant la voie communale.

La concertation a rappelé la nécessité de maintenir une liaison cyclable sur l'ensemble de l'itinéraire, mais également la perte très importante du nombre de stationnement au nord de l'hyper-centre d'Antony (49% de places de stationnement en moins), qui serait entrainée par un aménagement cyclable sur la RD920 elle-même dans ce tronçon, perte jugée trop préjudiciable pour la vie locale (voir avis de la commune d'Antony).

Face aux contraintes d'emprise importantes dans la traversée d'Antony, le Conseil général, soucieux de concilier les différents avis exprimés, a choisi d'opter pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante. La solution retenue est la suivante :

- Entre l'avenue Léon Jouhaux et la rue Coustou : pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales ;
- Entre la rue Coustou et la Croix de Berny : mise en place d'itinéraires de substitution dans les zones 30 et voies communales adjacentes (lettre de confirmation du maire d'Antony figurant en annexe 5 du tome 2).

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES SONT AU CŒUR DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD920 ET ONT ETE PRIS EN COMPTE DES LE DEBUT DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA VOIRIE. DE FAÇON GLOBALE DES PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELES SONT PREVUES, SAUF DANS LES SECTEURS DE CONTRE-ALLEES, OU LES CYCLISTES EMPRUNTERONT CELLES-CI, ET UNE SECTION TRES CONTRAINTE ENTRE LA RUE COUSTOU ET LA CROIX DE BERNY OU UN ITINERAIRE CYCLABLE EN SITE PROPRE A CE NIVEAU N'APPARAIT PAS OPPORTUN CAR PREJUDICIABLE POUR LA VIE LOCALE. DANS UN SOUCI DE MAINTIEN DE CES LIAISONS DANS DES CONDITIONS DE SECURITE OPTIMALES, ET DE PARTAGE ENTRE LES DIFFERENTS USAGERS, LA CONTINUITE DES CHEMINEMENTS CYCLISTES SERA ASSUREE PAR LA MISE EN PLACE D'ITINERAIRES DE SUBSTITUTION DANS LES ZONES 30 ET VOIRIES COMMUNALES ADJACENTES.
DANS LE SENS PARIS – PROVINCE, CET ITINERAIRE BENEFICIERA DE L'AMENAGEMENT CYCLABLE ENTRE LA RD920 (CROIX DE BERNY) ET LA RUE VELPEAU, PREVU DANS LES TRAVAUX DE COUVERTURE D'A86.

## *II.2 L'INSERTION D'UNE VOIE DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) SUR LE BOULEVARD MARECHAL JOFFRE*

L'implantation d'un TCSP a fait l'objet d'une grande réflexion : opportunité de mise en place, localisation et modalités d'insertion sur la RD920.

### II.2.1 Opportunité de mise en œuvre et choix du site d'implantation

L'analyse fonctionnelle a montré l'intérêt d'implanter le TCSP sur le boulevard du Maréchal Joffre, section comportant une fréquence élevée en terme de passage de bus (avec un passage de 35 bus/heure). Par ailleurs, une première analyse a montré que l'aménagement de couloirs de bus en approche des carrefours ne ferait qu'augmenter la saturation des carrefours et notamment celui de la Place de la Libération.

### II.2.2 Modalités d'insertion du TCSP sur le boulevard du Maréchal Joffre - section entre la rue de Fontenay et la place de la Gare

En ce qui concerne l'insertion d'un TCSP sur le boulevard Maréchal Joffre, différentes options d'aménagement ont été étudiées :

- **Solution 1** : couloir bus dans le sens de la circulation ;
- **Solution 2** : couloir bus dans le sens de la circulation + piste cyclable + nouvelles plantations d'arbres ;
- **Solution 3** : couloir bus à contresens de la circulation ;
- **Solution 4** : couloir bus à contresens de la circulation + piste cyclable + nouvelles plantations d'arbres.

L'analyse fonctionnelle et les avis émis lors de la concertation ont permis de déterminer l'aménagement le plus pertinent à réaliser sur cette section. Le parti d'aménagement retenu est la solution 2, permettant l'insertion du couloir bus et des cycles dans le sens de la circulation, soit un aménagement plus sécuritaire et mieux perçu par les usagers.

UNE VOIE DE BUS EN SITE PROPRE SERA CREEE SUR LE BOULEVARD DU MARECHAL JOFFRE, SUR LA SECTION COMPRISE ENTRE LA RUE DE FONTENAY ET LA PLACE DE LA GARE. L'ANALYSE FONCTIONNELLE ET LES DIFFERENTS AVIS EMIS LORS DE LA CONCERTATION ONT PERMIS D'OPTIMISER L'INSERTION DU TCSP A CE NIVEAU, EN TENANT COMPTE NOTAMMENT DU TRAFIC TRES DENSE DE BUS DANS CE SECTEUR. ELLE A AUSSI PERMIS DE DETERMINER LES MODALITES D'INSERTION DE LA PLATEFORME BUS : LA SOLUTION RETENUE, PLUS SECURITAIRE ET MIEUX PERÇUE DES USAGERS, CORRESPOND A LA CREATION D'UN COULOIR BUS ET CYCLES DANS LE SENS DE LA CIRCULATION.

# III DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE

*L'aménagement projeté est présenté sur le Plan Général des Travaux (pièce D du présent dossier). La description du projet par séquence est présentée dans la pièce H-étude d'impact, Titre 4 paragraphe III.2.2.*

## *III.1 ENTITES ADMINISTRATIVES CONCERNEES*

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Massy dans l'Essonne ;
- Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine dans les Hauts-de-Seine.

Au total, environ 95% de la surface de projet se réalise sur le territoire des Hauts-de-Seine, et 5% sur le territoire de l'Essonne.

## *III.2 LES PRINCIPES GENERAUX RETENUS POUR L'AMENAGEMENT DE LA RD920*

L'aménagement de la RD920 entre dans le cadre de la requalification de la voie en boulevard urbain. Les études antérieures, dossier de concertation et études d'aménagement, ont permis de proposer la solution la plus adaptée à la situation actuelle et aux objectifs du projet. Les principes généraux suivants ont été retenus pour la section Sud :

- la généralisation du profil à 2 x 2 voies, afin d'homogénéiser l'écoulement du trafic (l'ancienne configuration en alternance 2x2 voies / 2x3 voies saturant la circulation lors des suppressions de voie) ;
- la mixité des usages dans un contexte pacifié : piétons, vélos, voitures et transport en commun ;
- la création d'aménagements cyclables ;
- l'harmonisation des aménagements et l'intégration paysagère de l'infrastructure sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- la conservation et le renforcement du linéaire d'arbres ;
- la conservation des capacités de stationnement aux endroits les plus stratégiques ;
- la gestion et le traitement de l'ensemble des eaux de ruissellement des plateformes.

La RD920 a le statut de route départementale. La vitesse est limitée à 50 km/h. C'est une voie ouverte à la circulation publique de toute nature (véhicules légers, poids lourds, transport en commun…).

**LE PROJET GLOBAL VISE A DEVELOPPER LA MIXITE DES USAGES LE LONG DE LA RD920 (VEHICULES MOTORISES, CYCLES, PIETONS ET TRANSPORTS EN COMMUN), DANS UN CONTEXTE SECURISE, ET DANS LE CADRE D'UN AMENAGEMENT COHERENT, DE QUALITES URBAINE ET PAYSAGERE ELEVEES.**

## *III.3 PRESENTATION GENERALE DU PROJET*

*L'aménagement proposé est présenté sur le Plan Général des Travaux (Pièce D du présent dossier d'enquête publique).*

La RD920 est un axe de circulation complexe, le long duquel se succèdent des espaces et des fonctions variées (centre-ville, dominante verte, caractère résidentiel). Si une partie des principes généraux d'aménagement énoncés plus haut concerne l'intégralité de l'axe étudié (profil à 2X2 voies, gestion des eaux de la plateforme routière…), d'autres aménagements sont plus spécifiques à certains secteurs de la départementale (aménagement d'un TCSP, de pistes cyclables…). Aussi, il semble pertinent d'étudier l'ensemble de l'itinéraire par secteur.

Sur l'ensemble du projet, la mixité des usages se fait par un traitement différencié des revêtements de sols, chacun étant spécifique à chaque usage (véhicules légers, poids-lourds, transports en commun, zones de stationnement, piétons et cycles).

Le projet peut être découpé en 4 secteurs, avec les caractéristiques générales suivantes.

### III.3.1 Secteur 1 : communes de Massy et d'Antony, du croisement avec la rue Léon Jouhaux, à la Croix de Berny (avenues du Maréchal Leclerc, de la Division Leclerc et Aristide Briand) ;

- Conservation des 2 files de circulation par sens existant ;
- Création d'un terre plein central minéral franchissable (type pavé en granit) ;
- Aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles et bilatérales de l'avenue Léon Jouhaux à la rue de Coustou. De la rue de Coustou à la Croix de Berny, des itinéraires de substitution seront mis en place à travers les zones 30 et voiries communales.

### III.3.2 Secteur 2 : communes d'Antony et Sceaux et Bourg-la-Reine, de la Croix de Berny à la place de la Libération (avenues Raymond Aron et du Général Leclerc) ;

- Réduction de la chaussée à 2 files par sens de circulation (au lieu de 3 files par sens de circulation initialement) au profit des circulations douces et espaces verts ;
- Aménagement d'un terre plein central arboré, qui offre également un refuge pour la traversée piétonne la rendant plus sûre et mieux adaptée aux personnes à mobilité réduite ;
- Aménagement de pistes cyclables bilatérales unidirectionnelles ;
- Réaménagement des carrefours avec l'avenue Raymond Aron et l'avenue de la Duchesse du Maine ;
- Réaménagement de la place de la Libération.

### III.3.3 Secteur 3 : commune de Bourg-la-Reine, de la place de la Libération à la place de la Résistance (avenue du Général Leclerc) ;

- Aménagement de la chaussée à 2 files de circulation ;
- Plantations d'alignement ;
- Elargissement des trottoirs pour mieux accueillir les personnes à mobilité réduite.

- ***De la place de la Libération au boulevard Carnot***

- Création d'une zone de stationnement longitudinal à gauche de la chaussée ;
- Aménagement d'une contre allée à usage mixte (véhicules + cycles + stationnements) à droite de la chaussée (aujourd'hui à gauche) ;
- Réaménagement des espaces piétons ;
- Aménagements paysagers composés d'arbres hauts et d'arbres à petits développement.

- ***Du boulevard Carnot à la rue Ravon***

- Continuité cyclable assurée par l'aménagement d'une piste cyclable unidirectionnelle côté sud ;
- Elargissement du trottoir ouest, très commerçant ;
- Conservation des arbres existants à l'est le long de la piste cyclable, plantation de nouveaux alignements côté ouest en accompagnement des espaces piétons.

- ***De la rue Ravon à la rue de la Bièvre (place Condorcet)***

- Création d'une zone de stationnement longitudinal à gauche ;
- Aménagement d'une contre allée à usage mixte (véhicules + cycles + stationnements) à droite ;
- Aménagements paysagés composés de plantations d'arbres en accompagnement des zones de stationnement et des zones mixtes.

- ***De la rue de la Bièvre à la place de la Résistance***

- Organisation et augmentation de la capacité de stationnement par l'aménagement d'une contre allée à l'est, séparée par un terre plein ;
- Aménagements paysagés composés de plantations d'arbres hauts en accompagnement du terre plein, et de la zone de stationnement au sud.

### III.3.4 Secteur 4 : commune de Bourg-la-Reine, de la place de la Résistance (boulevard du Maréchal Joffre) à la place de la Libération

- Aménagement de la voirie à deux files de circulation comprenant des stationnements longitudinaux de part et d'autre ;
- Intégration d'une piste cyclable unidirectionnelle unilatérale côté pair ;
- Intégration d'un TCSP entre la rue de Fontenay et la gare RER de Bourg-la-Reine.

- ***De la place de la Résistance à la rue de Fontenay***

- Intégration d'une piste cyclable unidirectionnelle unilatérale côté pair ;
- Conservation des platanes existants ;
- Création d'une zone de stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée, élargie à 2,50 mètres côté impair pour les besoins du marché ;

- ***De la rue de Fontenay à la gare de Bourg-la-Reine***

- Insertion d'un transport en Commun en Site Propre (TCSP) bus et cycles côté pair de 4,5 mètres de large, clairement matérialisée par un séparateur ;
- Création d'une zone de stationnement longitudinal côté pair élargie à 2,50 mètres côté impair ;
- Réaménagement des espaces piétons de part et d'autre de la voie ;
- Aménagements paysagers composés de plantations d'arbres (en remplacement de ceux existant) Remplacement des arbres existants.

- ***De la gare de Bourg-la-Reine à la place de la Libération***

- Aménagement d'une contre allée à usage mixte (véhicules + cycles + stationnement) côté pair ;
- Création d'une zone de stationnement longitudinal à gauche ;
- Aménagements paysagés composés de plantations d'arbres en accompagnement des zones de stationnement et de la zone piétonne côté pair.

## III.4 LES PRINCIPALES MESURES D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE

### III.4.1 Principes d'assainissement de la plateforme routière

L'assainissement de la plateforme routière sera réalisé suivants des objectifs forts et intangibles :

- Rejet maitrisé en volume dans les réseaux d'eaux pluviales existants (départemental et communal), afin de ne pas surcharger le réseau en débit de pointe, par des méthodes de régulation ;
- Utiliser des techniques douces, permettant un traitement maximal des eaux en surface avant rejet dans les réseaux ;
- Gestion et traitement de la pollution accidentelle.

Les mesures envisagées pour atteindre ces objectifs sont :

⇒ Réalisation d'un système d'infiltration des eaux de plateforme, filant sur tout le linéaire du projet, qui permettra de traiter une part non négligeable des eaux de manière naturelle, sans rejet dans les réseaux existants, et sans créer de point d'accumulation, donc sans risque d'inonder la chaussée en cas de pluie conséquente. Le système d'infiltration sera composé de noues enherbées (en terre plein central et/ou sur accotements), d'accotements végétalisés… ;

⇒ Lorsque les emprises le permettront, réalisation d'ouvrage de stockage et de traitement des eaux de chaussée, avant rejet dans les réseaux existants, de manière à réguler les débits de fuite.

Les études techniques ultérieures viendront dimensionner les ouvrages nécessaires, suivant ces principes.

### III.4.2 Mesures de protections acoustiques

Le projet respectera la règlementation sur le bruit (*Cf. Titre5, II.6 »Effets du projet sur le bruit »).* La RD920 ne constitue pas une transformation significative de voie existante pour l'ensemble du linéaire considéré, au sens de la réglementation. De ce fait, aucune protection n'est donc réglementairement à prévoir dans le cadre du réaménagement de la RD920.

### III.4.3 Echanges et rétablissements des voies de communication

La RD920 est identifiée comme une voie essentielle de desserte urbaine. Dans le cadre de la requalification de la départementale, l'ensemble des accès aux voiries secondaires est conservé. De plus, l'ensemble des carrefours permettant de faire la jonction entre ces différentes voies sera réaménagé et sécurisé à la fois :

- par une réorganisation des flux sur certains carrefours ;
- par une matérialisation spécifique au sol en fonction des usages, notamment par une couleur de revêtement spécifique à chacune des zones (zone piétonne, chaussée routière, zone cyclistes et zone réservée aux bus).

### III.4.4 Aménagements paysagés

Le projet consiste à transformer cette ancienne Route Nationale en boulevard urbain. La qualité paysagère du site est au cœur du réaménagement. L'ensemble des aménagements paysagers est détaillé dans la partie « *Description du projet soumis à l'enquête* » ci-avant, ainsi que dans le Titre 5, II.4 « *Effets du projet sur le paysage et mesures correctives envisagées*». Le site présentera, à l'issue de la requalification urbaine, un environnement paysager de meilleur qualité en comparaison de la situation initiale.

### III.4.5 Aménagements cyclables et piétonniers

Les aménagements cyclables et piétonniers accompagnant la voie réaménagée et faisant l'objet d'une demande très forte au niveau local, permettront de poursuivre et de compléter le maillage de la desserte cyclable et piétonnière du secteur.

Comme décrit précédemment, des aménagements cyclables seront aménagés sur la quasi-totalité du linéaire étudié (à l'exception des zones à fortes contraintes d'emprise). Ces aménagements se feront, sur la plus grande partie du linéaire, en site propre ou en site partagé avec les bus, ou encore dans les contre-allées qui seront créées le long de la RD920. Ces aménagements spécifiques amélioreront très fortement les circulations cyclistes sur la zone par rapport à la situation initiale (partage de la voirie entre les automobilistes et les cyclistes).

De plus les trottoirs seront élargis et accessibles, conformément à la législation en vigueur, sur l'ensemble du linéaire aux personnes à mobilité réduite. Les traversées piétonnes seront sécurisées par un dispositif d'îlot central « refuge », et accessibles également aux personnes malvoyantes par la mise en place de dalles pododactiles.

### III.4.6 Aménagements des couloirs de bus

Une voie de bus en site propre sera aménagée le long du boulevard du Maréchal Joffre, au niveau de la section comportant un trafic dense de bus, pour accéder à la gare de Bourg-la-Reine (section comprise entre la rue de Fontenay et la gare RER de Bourg-la-Reine). Elle permettra d'améliorer la desserte en transport en commun (et notamment l'accès à la gare RER B pour l'interconnexion des moyens de transports), aussi bien sur le plan de la sécurité, que sur la vitesse d'exploitation.

## *III.5 SITUATION VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME*

Le projet d'aménagement de la RD920 est compatible avec les documents d'urbanisme des communes de Massy, Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en compatibilité leur document d'urbanisme.

## *III.6 CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE*

La voie réaménagée ne se verra attribuer aucun statut particulier. La totalité de la voie nouvelle aura un statut de route départementale et sera exploitée par le département des Hauts-de-Seine. La vitesse sera limitée à 50 km/h. C'est une voie ouverte à la circulation publique de toute nature (véhicules légers, poids lourds, transport scolaire, bus…).

Les bandes et pistes cyclables le long de la RD920 seront classés dans le domaine départemental.

## *III.7 LE RETABLISSEMENT DES VOIES DE COMMUNICATION*

Le projet prend en compte le rétablissement de l'ensemble de voies interceptées initialement par la RD920.

## *III.8 PLANNING PREVISIONNEL*

L'aménagement de la Section Sud de la RD920 (entre Massy et Bourg-la-Reine), sera sectionné par sous-sections homogènes et les travaux réalisés dans une programmation pluriannuelle afin de limiter l'impact de la phase travaux notamment sur les circulations, les commerçants, et plus globalement sur les riverains de la RD920.

Les travaux de la section Sud s'échelonneront sur la période fin 2010-2018.

Le Maitre d'ouvrage assurera la coordination des interventions sur le domaine public. A ce titre, le Conseil Général des Hauts-de-Seine sera chargé du bon déroulement de l'ensemble des travaux (coordination des différents prestataires externes, gestion des délais…).

## *III.9 ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES*

*L'estimation détaillée est présentée dans la partie F du dossier.*

### MONTANT DE L'OPERATION SECTION SUD

Au total, le coût global du projet de réaménagement de la section Sud est d'environ 76 M€ TTC tous postes confondus (Etudes/Contrôles/Communication – Voirie et assainissement – Espaces verts).

Les coûts des mesures d'accompagnements en faveur de l'environnement sont estimés, à ce stade de l'étude, à environ **9,3 M€ TTC**, soit environ **12% du coût global du projet.** Ces coûts sont compris dans le coût global du projet.

### MONTANT DU PROGRAMME TOTAL

Au total, le montant global du programme d'aménagement de la RD920, section Sud et section Nord, est compris entre **137 M€** et **152 M€ HT.** Ce seuil est supérieur au seuil nécessitant la réalisation d'une étude socio-économique au titre de la LOTI.

# PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Requalification de la RD920
Dossier d'enquete publique

# PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX - PLANCHE 1

COMMUNE DE MASSY

COMMUNE D'ANTONY

Avenue du Président John Fitzgérald Kennedy

Traitement qualitatif du carrefour J.F. Kennedy

Ligne R.E.R. C

Rue Germaine

Rue Maninville

Rue des Mûres

Paul Bouchet

Rue

RD920 - AVENUE DU MARÉCHAL LECLERC

Rue de la Saussaye

VERS A 10 LONGJUMEAU

RD920 - AVENUE DU MARÉCHAL LECLERC

Rue du Midi

Rue du Jour

Rue de l'Aurore

Rue du Soleil Levant

Rue du Progrès

Rue de l'Avenir

Rue du Chemin de

Rue de la Mutualité

Rue des Rabats

Avenue Léon Jouhaux

Aménagements Cyclables

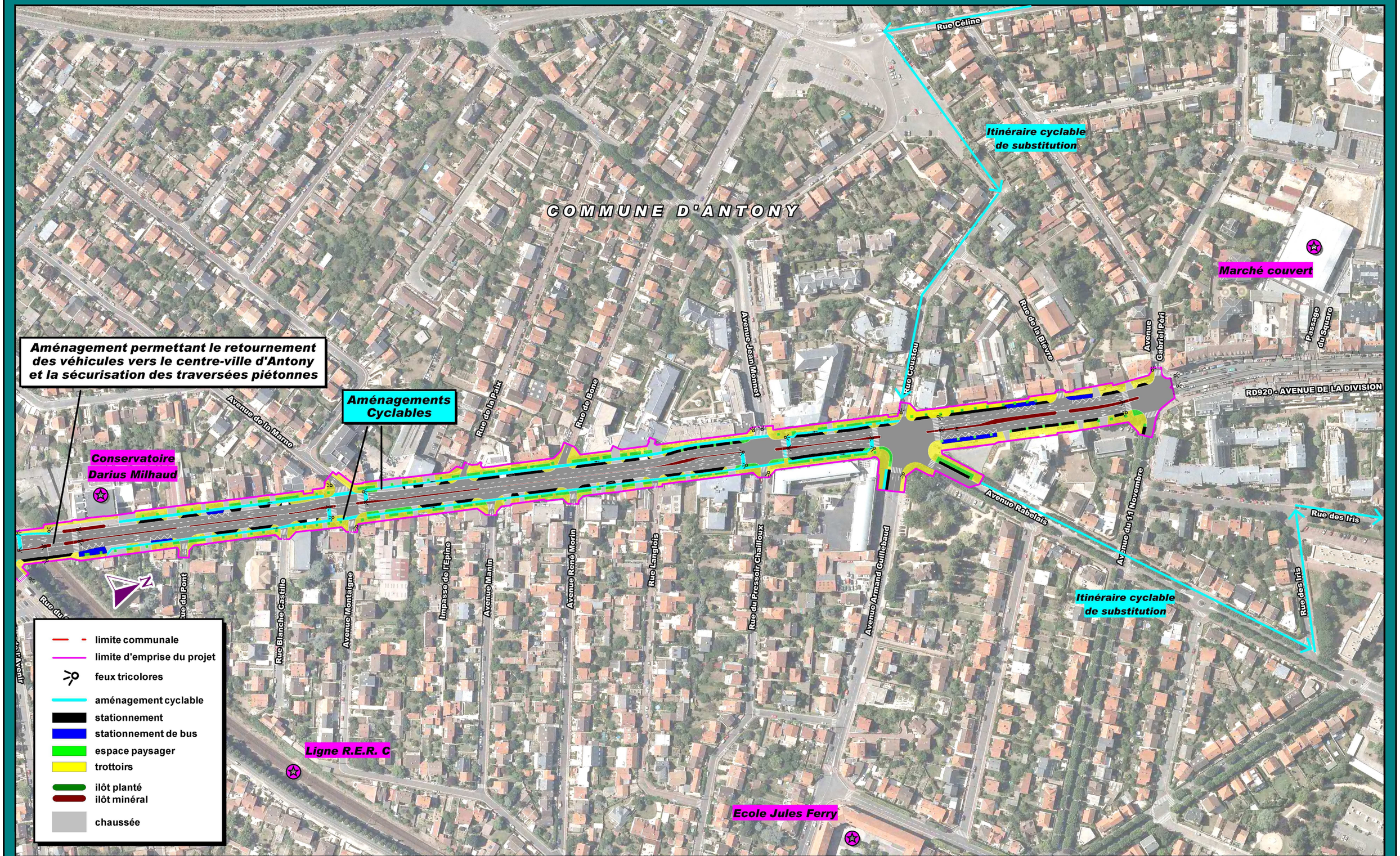
COMMUNE D'ANTONY

limite communale
limite d'emprise du projet
feux tricolores
aménagement cyclable
stationnement
stationnement de bus
espace paysager
trottoirs
ilôt planté
ilôt minéral
chaussée

100 m

Requalification de la RD920
Dossier d'enquete publique

# PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX - PLANCHE 2



Requalification de la RD920
Dossier d'enquete publique

# PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX - PLANCHE 3

Maison de la Belle Levantine (monument inscrit)

Théatre

Itinéraire cyclable de substitution

Rue Velpeau

Itinéraire cyclable de substitution

Rue Velpeau

Ecole et stade Velpeau

Sécurisation des traversées piétonnes

Sécurisation des mouvements de T.A.G. vers les grands ensembles résidentiels, les équipements scolaires et sportifs

Rue Auguste Mounié

Allée Astrida

Villa Domas

Avenue de la Providence

Avenue Jeanne d'Arc

Rue Paul Bourget

Rue des Morteaux

RD920 - AVENUE ARISTIDE BRIAND

N LECLERC

Rue Jean Mic

Allée Fernand Braudel

Villa Thorain

Rue Galipeau

Rue Pernoud

Avenue de la Concorde

Rue Louis Barthou

Rue Buffon

Avenue Fernand Fenzy

Rue Carnot

Rue Florian

Rue de l'Ancien Château

Avenue Victor Hugo

Création d'une traversée piétonne

Itinéraire cyclable de substitution

Rue René Barthélemy

Itinéraire cyclable de substitution

COMMUNE D'ANTONY

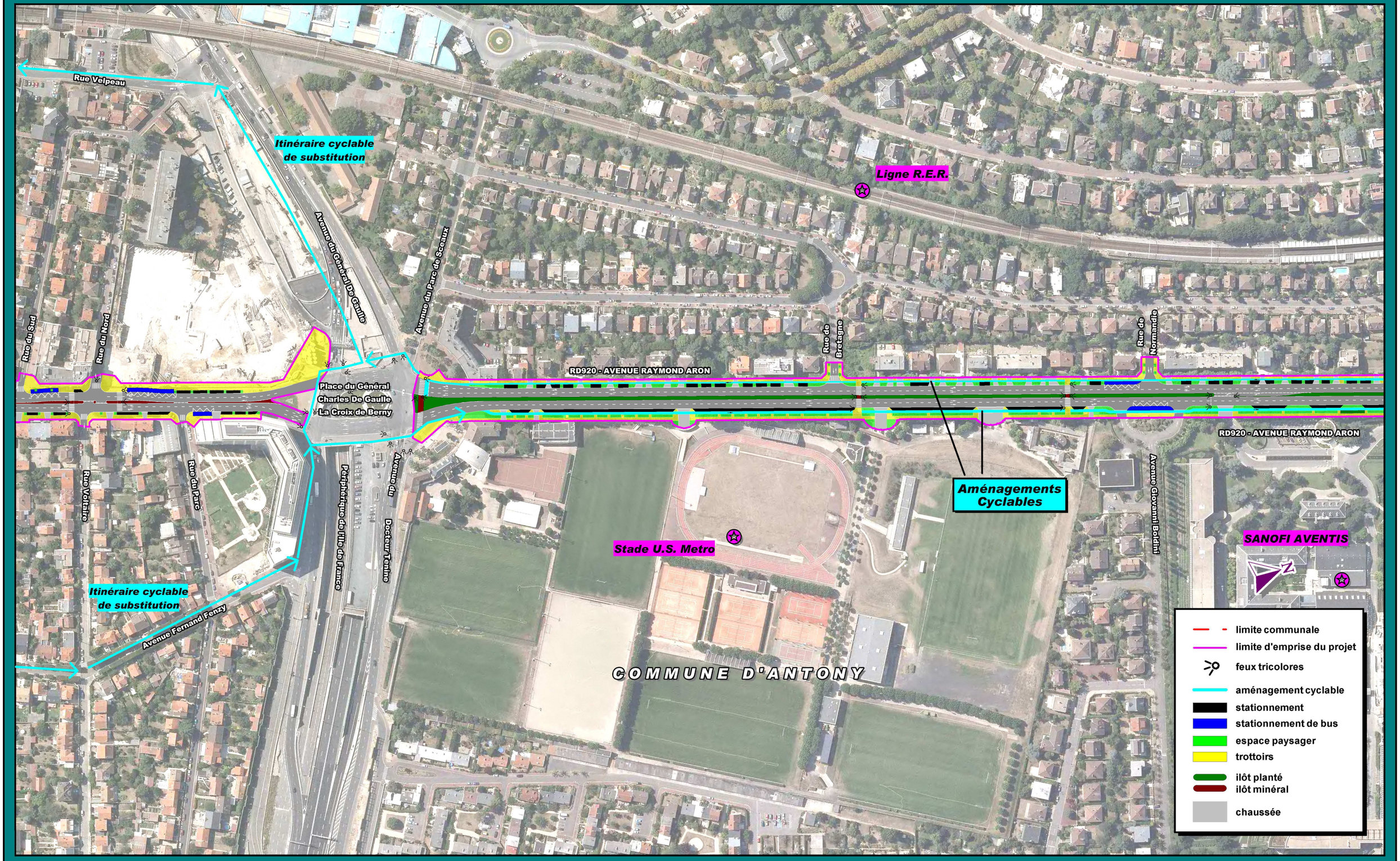
Avenue Fernand Fenzy

limite communale
limite d'emprise du projet
feux tricolores
aménagement cyclable
stationnement
stationnement de bus
espace paysager
trottoirs
ilôt planté
ilôt minéral
chaussée

100 m

Requalification de la RD920
Dossier d'enquete publique

# PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX - PLANCHE 4



Requalification de la RD920
Dossier d'enquete publique

# PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX - PLANCHE 5

COMMUNE DE SCEAUX

Gare R.E.R.

Aménagement qualitatif et fonctionnel du carrefour de la Duchesse de Maine

Aménagements Cyclables

Ancien marché aux bestiaux (monument inscrit)

RD920 - AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC

RD920 - AVEN

Place de la Libération

Requalification du carrefour de la libération en espace qualitatif urbain

Avenue de la Duchesse du Maine
Avenue de la Résidence
Avenue d'Anjou
Avenue de Berry
Avenue du Poitou
Avenue Beausejour
Avenue des Cottages
Rue Pasteur
Rue de Lisieux
Allée de Trévise
Avenue du Château
Allée d'Honneur
Avenue Victor Hugo
Avenue du Petit Chambord
Avenue Calots

COMMUNE D'ANTONY

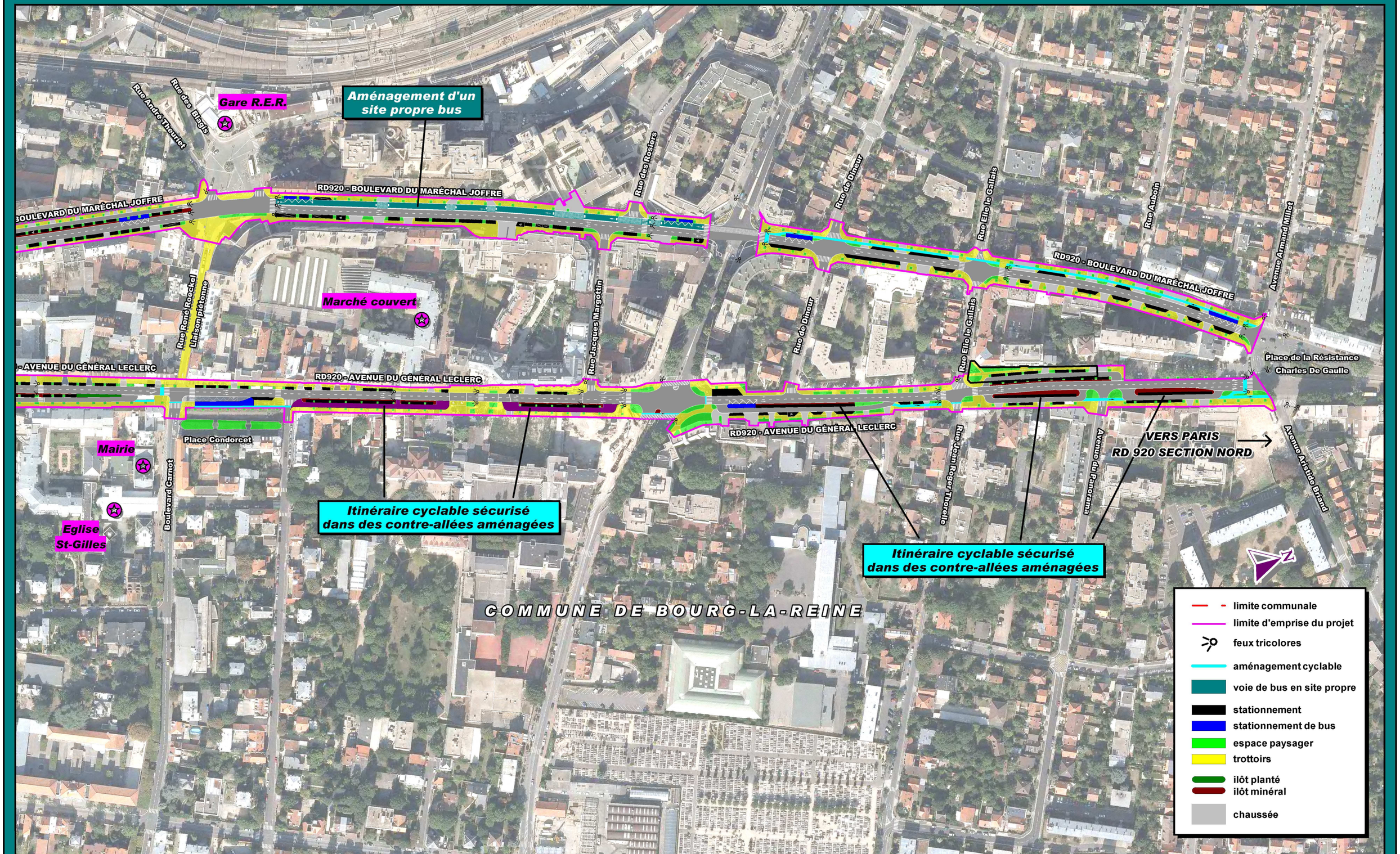
COMMUNE DE BOURG-LA-REINE

- limite communale
- limite d'emprise du projet
- feux tricolores
- aménagement cyclable
- stationnement
- stationnement de bus
- espace paysager
- trottoirs
- ilôt planté
- ilôt minéral
- chaussée

100 m

Requalification de la RD920
Dossier d'enquete publique

# PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX - PLANCHE 6



# PIECE E : CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

## SOMMAIRE

I Caractéristiques generales ..... 35
I.1 Longueur du projet et description du tracé ..... 35
I.2 Les profils en travers type ..... 35

II Les aménagements spécifiques du projet ..... 42
II.1 L'intégration des circulations douces ..... 42
II.2 L'intégration des transports en commun ..... 42
II.3 L'aménagement de contre allées ..... 42
II.4 Le traitement des échanges ..... 42

# I CARACTERISTIQUES GENERALES

## I.1 LONGUEUR DU PROJET ET DESCRIPTION DU TRACE

Le projet a une longueur de 5700 mètres, et se réalise sur la totalité du linéaire en aménagement sur place sur les emprises publiques actuelles.

Le projet débute à Antony/Massy au droit du carrefour entre la RD920 et l'avenue Léon Jouhaux.
A l'exception d'une courte section entre l'avenue Auguste Mounié et la rue Villa Thorain, dont le profil actuel sera conservé « chaussée à deux voies bidirectionnelles », l'ensemble de la section est aménagée sur place en 2X2 voies séparées par un terre plein central minéral ou végétalisé.

Des aménagements cyclables sont également intégrés à l'aménagement :

- De l'avenue Léon Jouhaux à la rue de Coustou, des pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales sont aménagées ;
- De la rue de Coustou à la Croix de Berny, des itinéraires de substitution sont réalisés dans les zones 30 et voiries communales.

Du carrefour de la Croix de Berny jusqu'à la place de la Libération, la section est aménagée en 2X2 voies, séparées par un terre plein central végétalisé. Des pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales sont intégrées à l'aménagement.

La RD920 se sépare ensuite en deux branches, une à l'est, l'avenue du Général Leclerc (sens Massy – Bourg-la-Reine), une à l'ouest, le boulevard du Maréchal Joffre (sens Bourg-la-Reine - Massy).

L'avenue du Général Leclerc (sens Antony - Bourg-la-Reine) est aménagée sur place en deux files de circulation. Sur certaines portions de voie, une contre allée est aménagée côté impair jusqu'à la place de la Résistance Charles De Gaulle, pour les besoins en stationnement et le déplacement des cyclistes.

Le boulevard du Maréchal Joffre est aménagée en deux files de circulation. Entre la place de la Résistance Charles De Gaulle et la rue de Fontenay, une piste cyclable unidirectionnelle unilatérale est intégrée côté pair.
Entre la rue de Fontenay et la gare RER de Bourg-la-Reine, la voie est aménagée en deux files de circulation. Un couloir de bus + cycles est intégré en site propre (TCSP) côté pair, dans le sens de circulation.
Entre la gare RER et la place de la Libération, la voie est aménagée en deux files de circulation. Une contre allée est aménagée côté pair pour les besoins en stationnement et le déplacement des cyclistes.

## I.2 LES PROFILS EN TRAVERS TYPE

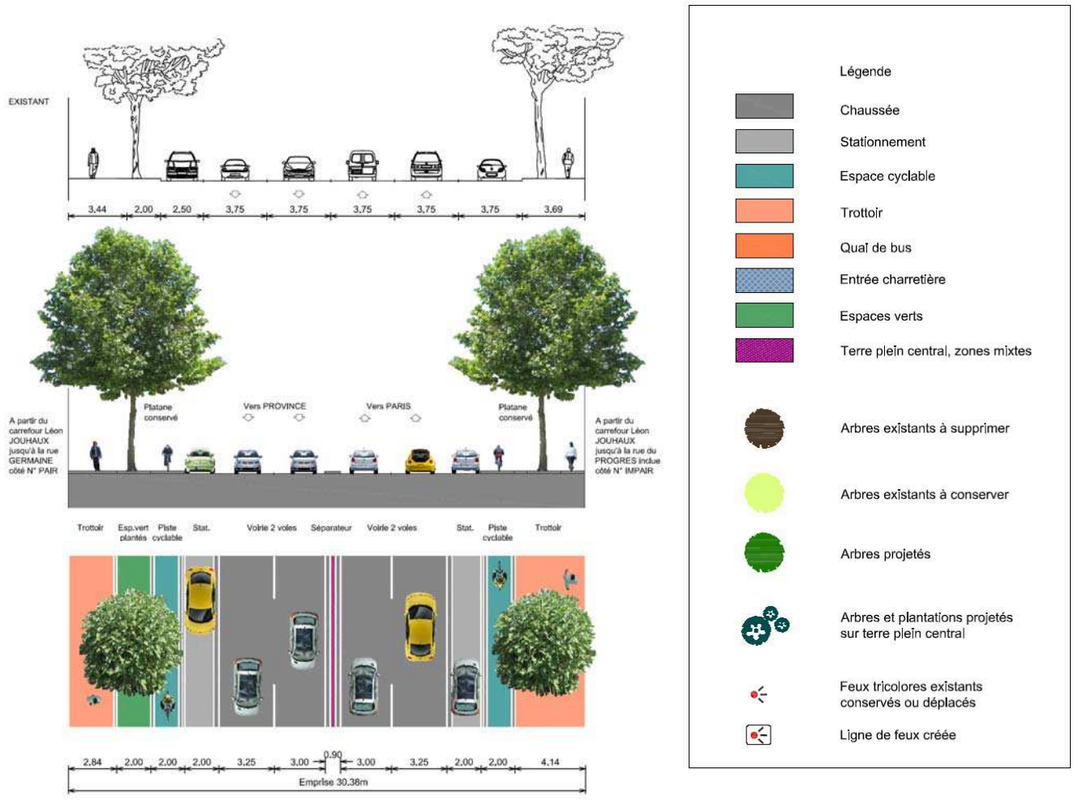
Le profil en travers du projet est variable selon les sections considérés (intégration de pistes cyclables, de site propre bus et cycles, de contre allée…). Les principaux profils en travers rencontrés sont présentés ci-après.

### PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE L'AVENUE LEON JOUHAUX ET LA CROIX-DE-BERNY

Cette section comporte deux profils en travers types :

- Insertion sur le long de la RD920 de pistes cyclables unidirectionnelles et bilatérales ;
- Absence d'itinéraires cyclables le long de la voie.

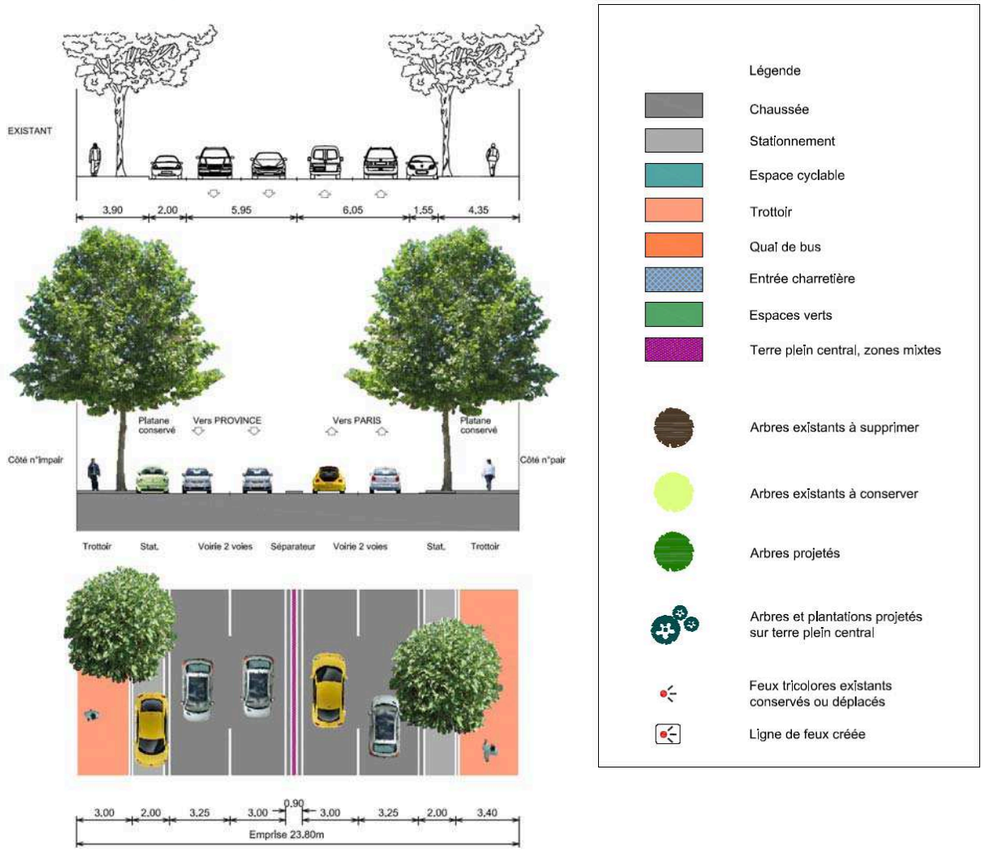
*Figure 1 : Profil en travers type de la RD920 entre l'avenue Léon Jouhaux et la rue de Coustou*




Le profil en travers type de cette section est constitué d'une chaussée de 6,25 mètres par sens de circulation, séparée par un terre plein central minéral de 0,9 mètres.
Des pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales ainsi que des stationnements longitudinaux, de 2 mètres de large sont intégrés à l'aménagement côté des numéros pairs et impairs.

Une bande végétalisée de 2 mètres de large est réservée du côté des numéros pairs pour la plantation d'alignements d'arbres. Aux extrémités du profil en travers, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres de large sont aménagés pour les cheminements des piétons.

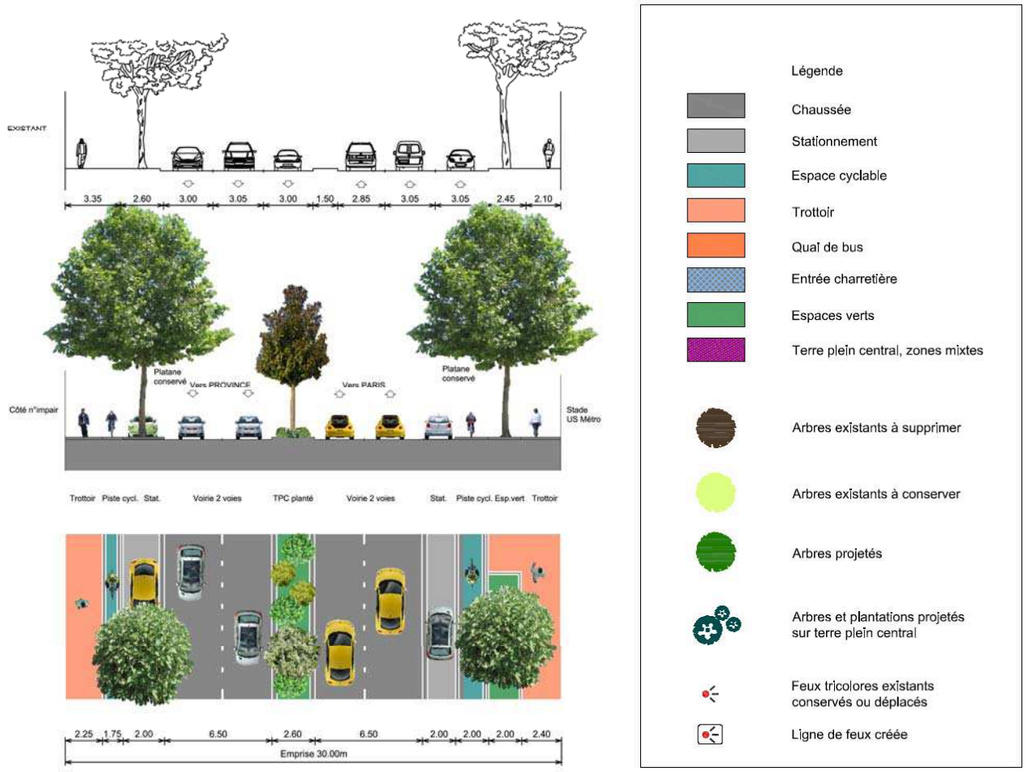
*Figure 2 : Profil en travers type de la RD920 entre la rue de Coustou et la Croix de Berny*




Entre la rue de Coustou et la Croix de Berny, le profil en travers est globalement identique à l'exception des itinéraires cyclables qui ne sont pas intégrés à la voirie. Les liaisons cyclistes se font via des itinéraires de substitution dans les zones 30 et voiries communales.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA CROIX DE BERNY ET LA PLACE DE LA LIBERATION

*Figure 3 : Profil en travers type de la RD920 entre la Croix de Berny et la place de la Libération*



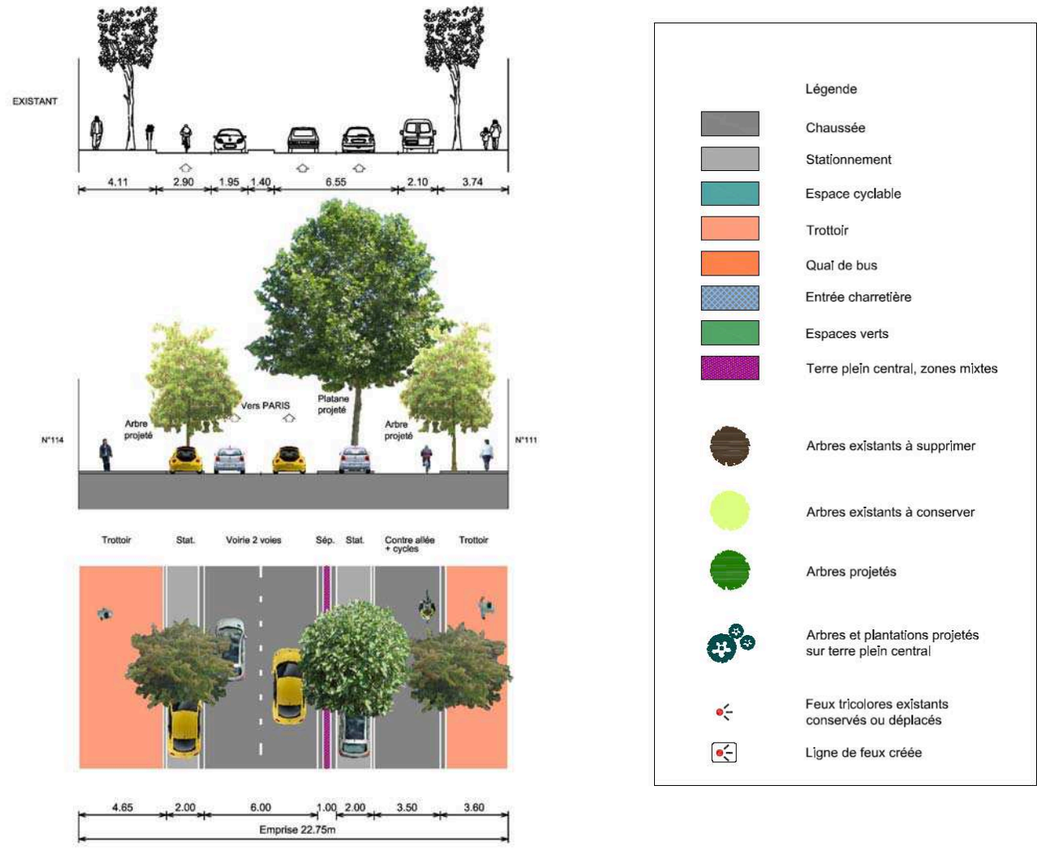

Le profil en travers type de cette section est constitué d'une chaussée de 6,5 mètres de large par sens de circulation séparée par un terre plein central végétalisé de 2,6 mètres de large.

Des pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales de 2 mètres de large côté pair, et de 1,25 mètres de large côté impair. Des stationnements longitudinaux sont également intégrés le long de la RD920.

Aux extrémités du profil en travers, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres de large sont aménagés pour les cheminements des piétons.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA PLACE DE LA LIBERATION ET LE BOULEVARD CARNOT

*Figure 4 : Profil en travers type de la RD920 entre la place de la Libération et le boulevard Carnot*



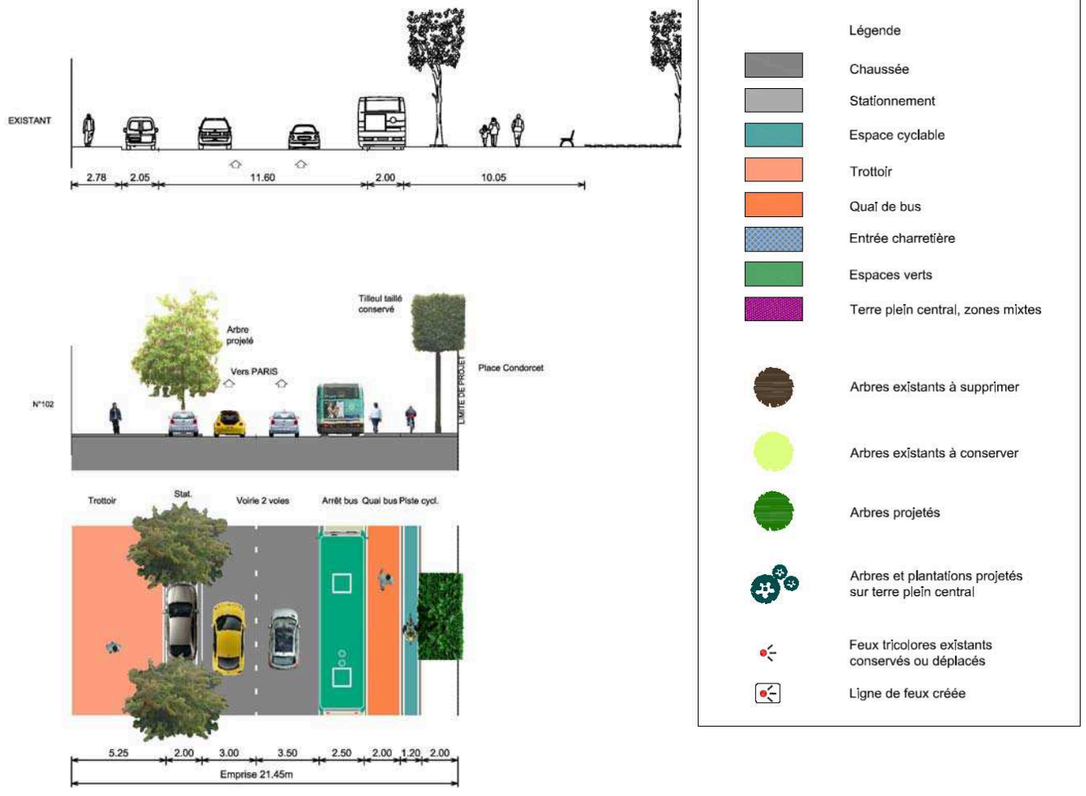

Le profil en travers de cette section est constitué d'une chaussée de 6 mètres de large formant deux files de circulation dans le sens Massy-Bourg-la-Reine. Des stationnements longitudinaux de deux mètres de large sont intégrés le long de la RD920 à gauche de la chaussée.

Cette section est caractérisée par l'aménagement d'une contre allée de 3,5 mètres de large utilisée par les piétons et les cycles. Des stationnements longitudinaux y sont également intégrés. Cette contre allée, initialement à gauche, passe à droite favorisant ainsi les cheminements cyclistes.

Aux extrémités du profil en travers, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres de large sont aménagés pour les cheminements des piétons.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LE BOULEVARD CARNOT ET LA RUE RAVON

*Figure 4 : Profil en travers type de la RD920 entre le boulevard Carnot et la rue Ravon*



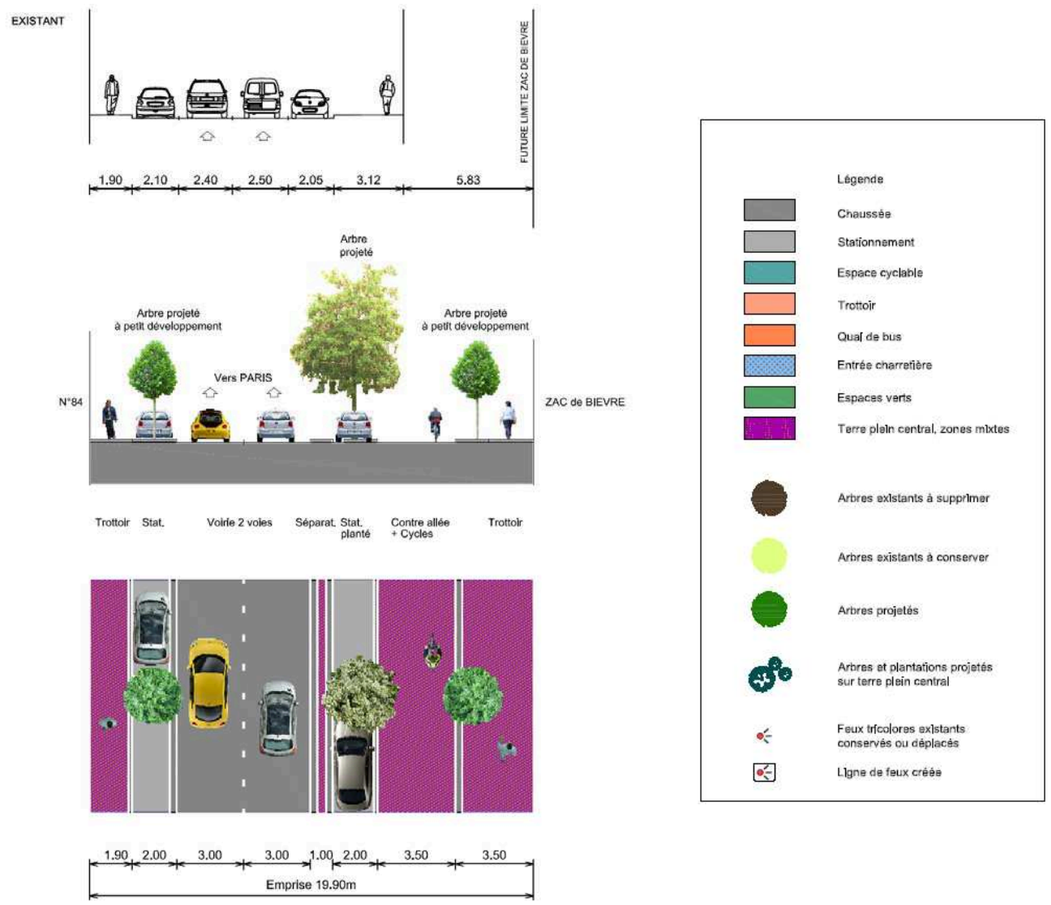

Le profil en travers de cette section est constitué d'une chaussée de 6,5 mètres de large formant deux files de circulation dans le sens Massy-Paris. Des stationnements longitudinaux de deux mètres de large sont intégrés le long de la RD920 du côté des numéros pairs.
Une zone de stationnement de 2,5 mètres de large, et réservée aux bus, est aménagée du côté de la place Condorcet

Une piste cyclable unidirectionnelle de 1,2 mètres de large est également aménagée du côté de la place Condorcet.

Un large espace piéton de plus de 5 mètres de large est aménagé côté pair, très commerçant. Les cheminements piétons sont également assurés du côté de la place Condorcet avec l'intégration au profil d'un trottoir de 2 mètres de large.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA RUE RAVON ET LA RUE DE LA BIEVRE (AU DROIT DE LA ZAC DE BIEVRE)

*Figure 5 : Profil en travers type de la RD920 entre la rue Ravon et la rue de la Bièvre*

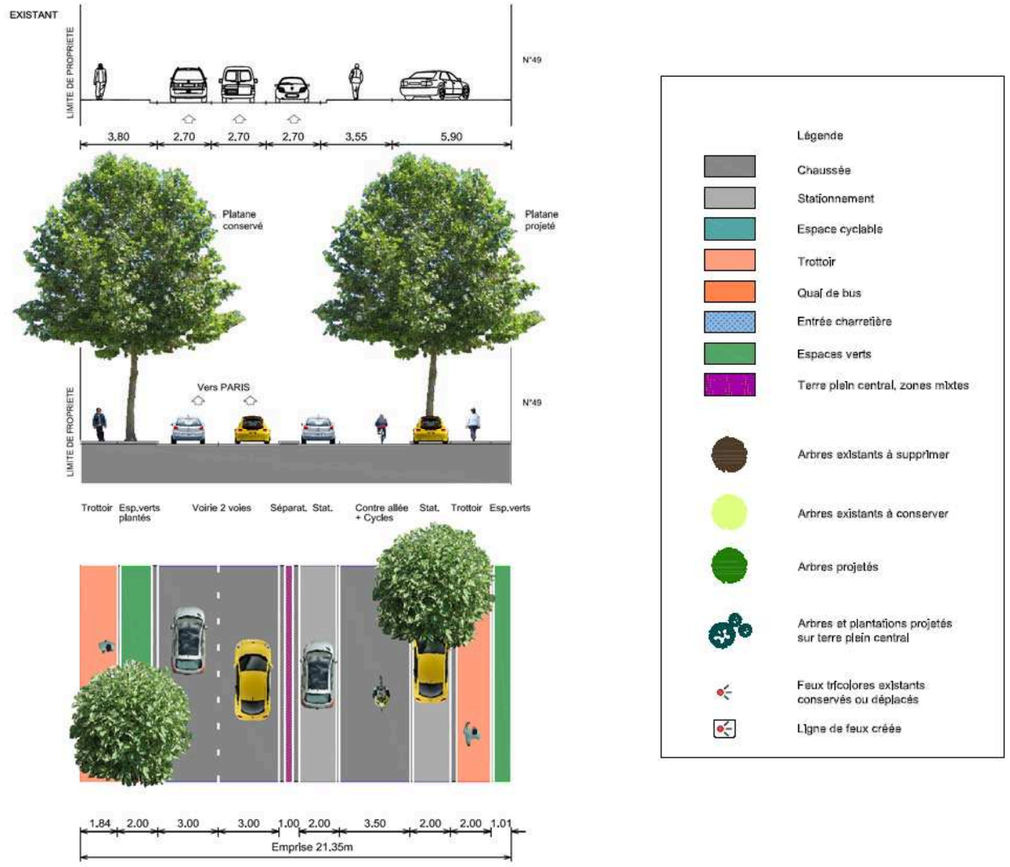



Le profil en travers de cette section est constitué d'une chaussée de 6 mètres de large formant deux files de circulation dans le sens Massy-Bourg-la-Reine. Des stationnements longitudinaux de deux mètres de large sont intégrés à gauche de la chaussée. Du coté des numéros impairs, les stationnements sont séparés par un terre plein de 1 mètre de large.

Cette section est caractérisée par l'aménagement d'une contre allée de 3,5 mètres de large utilisée par les piétons et les cycles. Des stationnements longitudinaux y sont également intégrés.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA RUE DE LA BIEVRE ET LA PLACE DE LA RESISTANCE

*Figure 6 : Profil en travers type de la RD920 entre la rue de la Bièvre et la rue Jean Roger Thorelle*




Entre la rue de la bièvre et la rue Jean Roger Thorelle, le profil en travers est constitué d'une chaussée de 6 mètres de large formant deux files de circulation dans le sens Massy-Bourg-la-Reine. Cette section est caractérisée par l'aménagement d'une contre allée de 3,5 mètres de large utilisée par les piétons et les cycles du côté des numéros impairs. Elle isolée de 1 mètre de l'axe principal.

Deux files de stationnements longitudinaux, de deux mètres de large, sont intégrés de part et d'autre de cette contre allée.

A l'extrémité du profil en travers, du côté, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres (côté impair) et 1,80 mètres (côté pair) sont aménagés pour les cheminements des piétons.

*Figure 7 : Profil en travers type de la RD920 entre la rue Jean Roger Thorelle et l'avenue du Panorama*

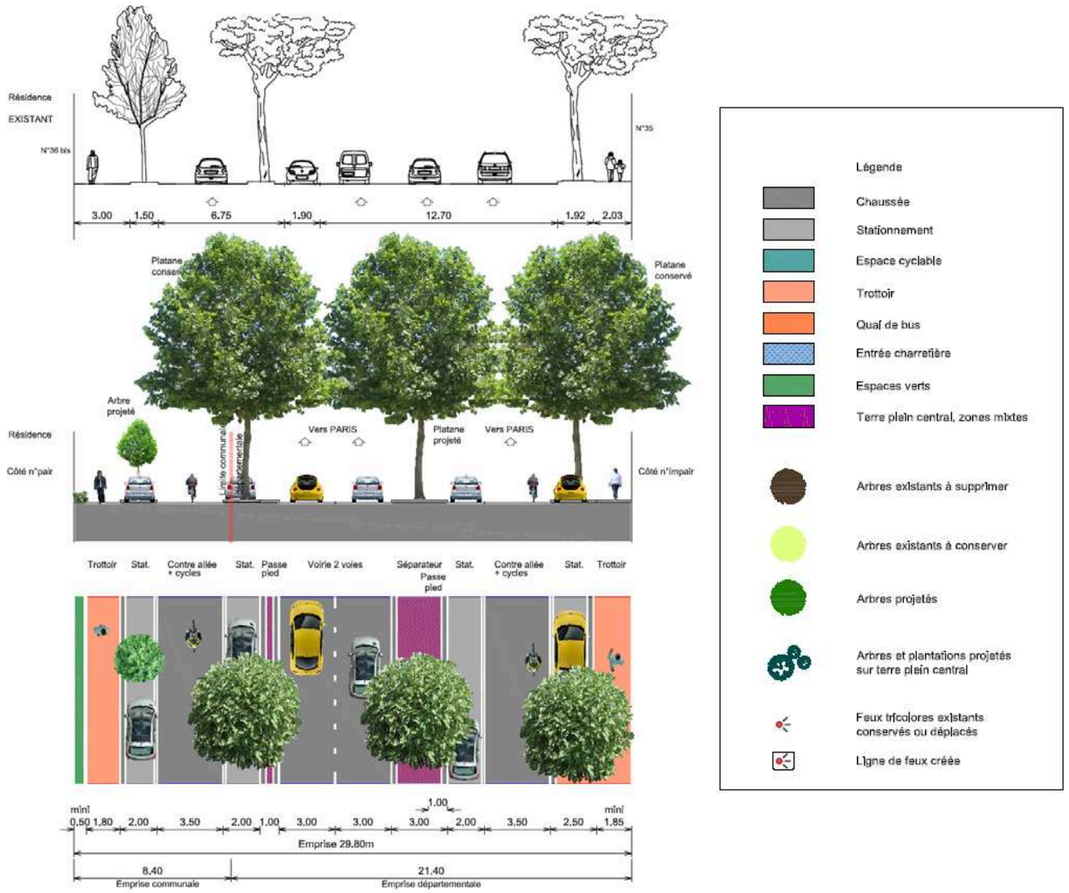
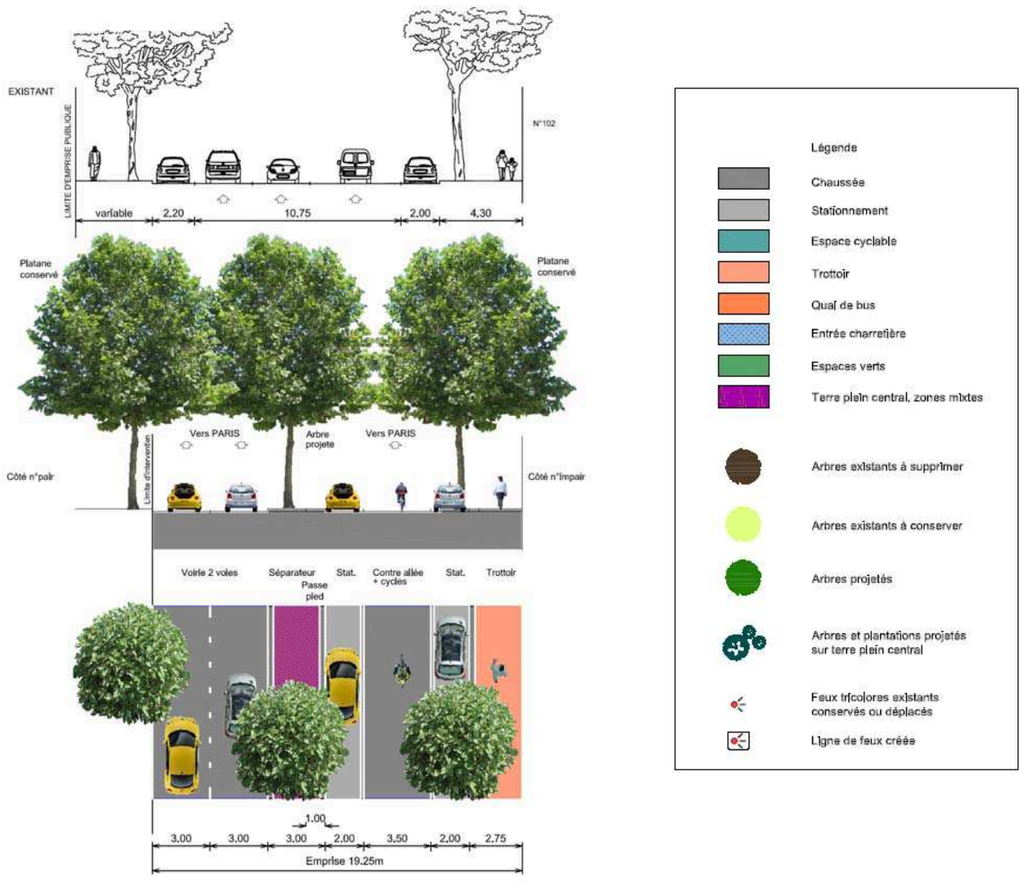



*Figure 8 : Profil en travers type de la RD920 entre l'avenue du Panorama et la place Résistance*




Entre la rue Jean Roger Thorelle et l'avenue du Panorama, la section est caractérisée par l'aménagement d'une contre allée de 3,50 mètres de large à la fois côté pair et impair.

Deux files de stationnements longitudinaux, de deux mètres de large, sont intégrés de part et d'autre de cette contre allée.

A l'extrémité du profil en travers, côté pairs et impairs, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres sont aménagés pour les cheminements piétons.

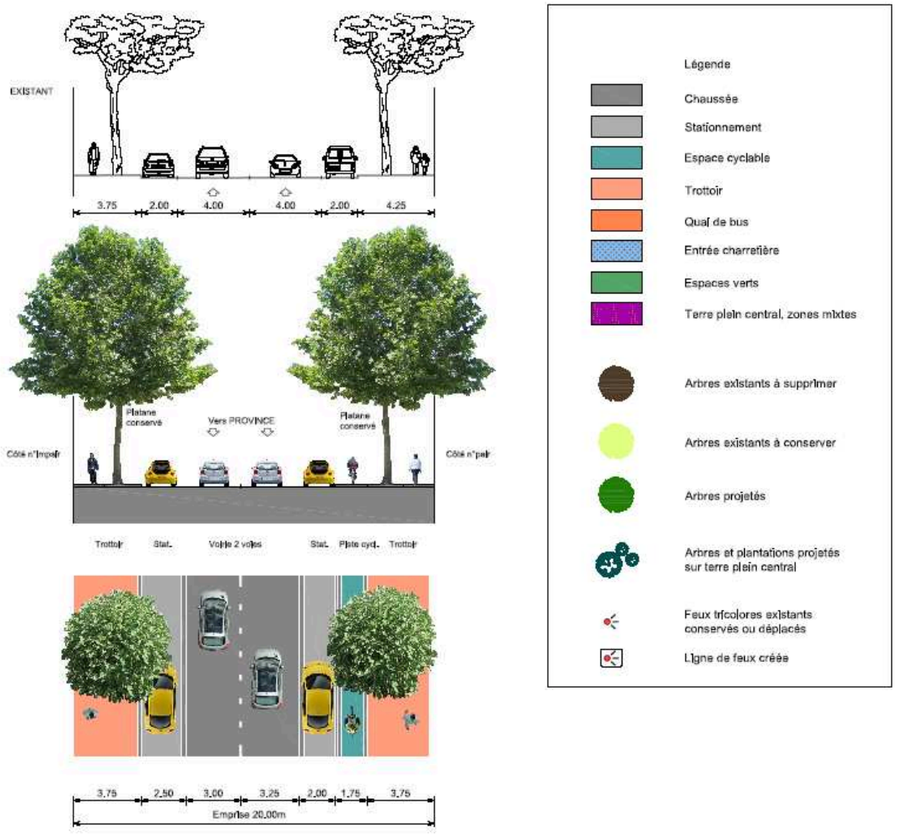
Entre l'avenue du Panorama et la place de la Résistance, le profil en travers est constitué d'une chaussée de 6 mètres de large formant deux files de circulation dans le sens Massy-Bourg-la-Reine.
Cette section est caractérisée par l'aménagement d'une contre allée de 3,5 mètres de large utilisée par les piétons et les cycles du côté des numéros impairs. Elle isolée de l'axe principal par un terre plein de 3 mètres de large.

Deux files de stationnements longitudinaux, de deux mètres de large, sont intégrés de part et d'autre de cette contre allée.

A l'extrémité du profil en travers, du côté des numéros impairs, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres sont aménagés pour les cheminements des piétons.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA PLACE DE LA LIBERATION ET LA RUE DE FONTENAY (AVENUE DU MARECHAL JOFFRE)

*Figure 9 : Profil en travers type de la RD920 entre la place de la Résistance et la rue de Fontenay*



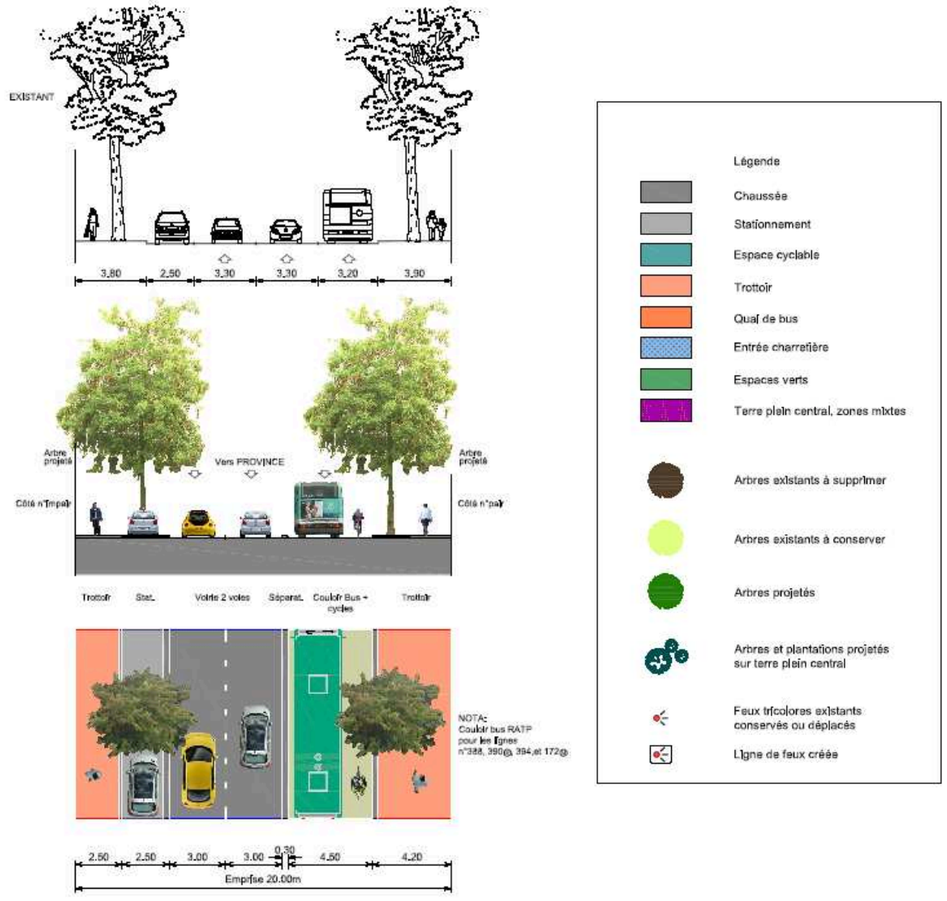

Le profil en travers type de cette section est constitué d'une chaussée de 6,25 mètres formant deux files de circulation.

Une piste cyclable unidirectionnelles unilatérales de 1,75 mètres de large est intégré du côté des numéros pairs. Des stationnements longitudinaux qui varient entre 2,50 mètres (côté des numéros impairs) et 2 mètres de large (côté des numéros pairs) sont également intégrés le long de la RD920.

Aux extrémités du profil en travers, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres de large sont aménagés pour les cheminements des piétons.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA RUE DE FONTENAY ET LA GARE RER DE BOURG-LA-REINE (AVENUE DU MARECHAL JOFFRE)

*Figure 10 : Profil en travers type de la RD920 entre la rue de Fontenay et la gare RER de Bourg-la-Reine*



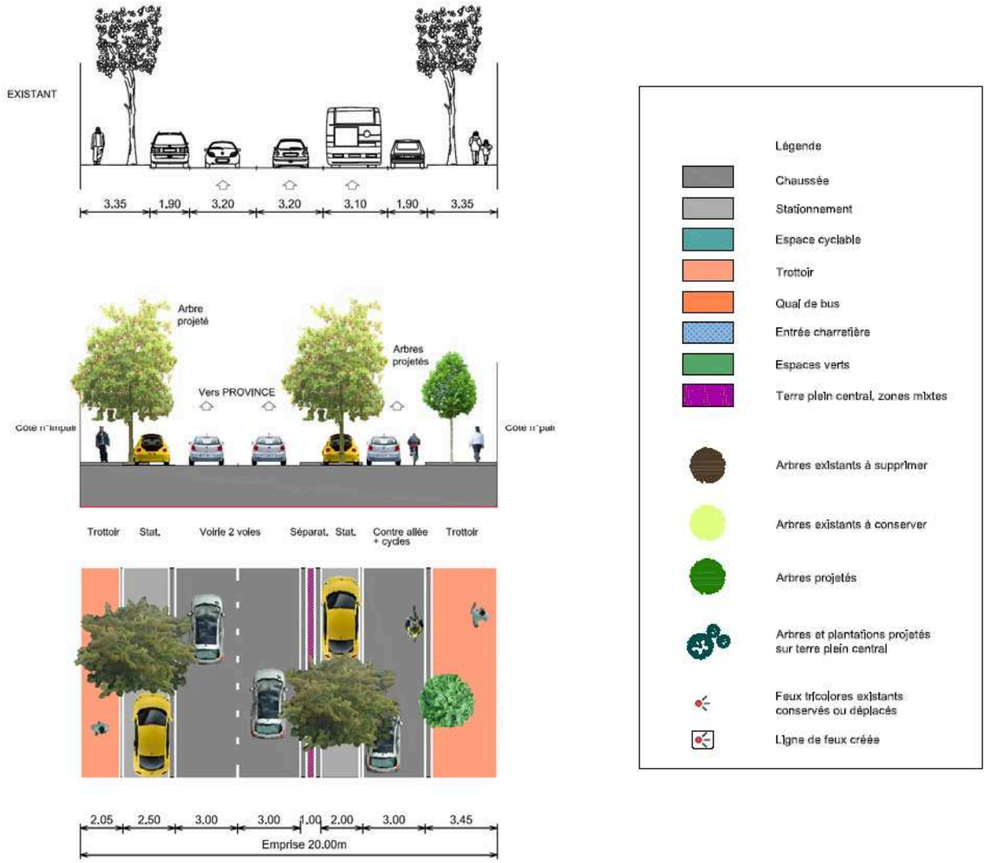

Le profil en travers type de cette section est constitué d'une chaussée de 6 mètres formant deux files de circulation.

Un site propre bus de 4,5 mètres de large est intégré à l'aménagement côté des numéros pairs. Cette voie de desserte sépare les files de circulation des transports en commun. Elle est partagée avec les cycles.

Des stationnements longitudinaux de 2,50 mètres sont également intégrés le long de la RD920 du côté des numéros impairs. Cette surlargeur permettra le stationnement des marchands forains plus aisément.
Aux extrémités du profil en travers, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres de large sont aménagés pour les cheminements des piétons.

## PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RD920 ENTRE LA GARE RER DE BOURG-LA-REINE ET LA PLACE DE LA LIBERATION (AVENUE DU MARECHAL JOFFRE)

*Figure 11 : Profil en travers type de la RD920 entre la gare RER de Bourg-la-Reine et la place de la Libération*




Le profil en travers type de cette section est constitué d'une chaussée de 6 mètres formant deux files de circulation.

Cette section est caractérisée par l'aménagement d'une contre allée de 3 mètres de large, côté des numéros pairs, utilisée par les piétons et les cycles. Des stationnements longitudinaux de 2 mètres y sont également intégrés.

Des stationnements longitudinaux de 2,50 mètres sont également intégrés le long de la RD920 à gauche de la chaussée.

Aux extrémités du profil en travers, des trottoirs d'une largeur supérieure à 2 mètres de large sont aménagés pour les cheminements des piétons.

# II LES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES DU PROJET

**Le projet de requalification de la RD920 ne comprend aucun ouvrage d'art**. Les aménagements spécifiques concernent :

- l'intégration d'itinéraires cyclables ;
- l'intégration des transports en commun par la mise en place d'un site propre bus sur le boulevard du Maréchal Joffre ainsi que l'aménagement d'arrêts de bus le long de la RD920 ;
- l'aménagement de trottoirs et de traversées sécurisées ;
- l'aménagement de contre-allées ;
- et le traitement des carrefours.

## *II.1 L'INTEGRATION DES CIRCULATIONS DOUCES*

### II.1.1 Les pistes cyclables

Les pistes cyclables font partie des priorités d'aménagements de la RD920. Le vélo représente une alternative à la voiture, il faut donc répondre aux besoins de ses usagers. Deux types d'usage de vélo sont en jeu : le vélo comme loisir et mode de déplacement familial d'une part, et le vélo comme mode de transport devant être efficace et rapide d'autre part. **Le projet privilégie donc les pistes cyclables en site propre c'est-à-dire éloignées de la circulation automobile pour une grande partie des itinéraires**.

Plus sécurisante, elles sont unidirectionnelles ou unilatérales bidirectionnelles, confortables (largeur de 2.00m), continues au niveau des carrefours, et interrompues à l'approche des traversées piétonnes pour éviter les conflits piétons/cycles. Elles se repèrent par un traitement et une couleur au sol différents des trottoirs. Des itinéraires de substitution sont proposés lorsque la continuité des pistes cyclables pose problème (contournement de l'hyper centre d'Antony). Sinon, le cycliste profite des aménagements de contre-allées et des couloirs bus pour poursuivre son itinéraire.

### II.1.2 Les trottoirs

**Les trottoirs** sont de largeurs variables, rarement en dessous de 2.00m, le minimum toléré étant de 1.40m. Ils sont revêtus de béton bitumineux rouge.

### II.1.3 Les traversées piétonnes et cycles

**Les traversées piétonnes et cycles,** lorsqu'elles sont longues, sont dotées d'un refuge au niveau des îlots assurant leur sécurité. La traversée se fait alors en deux temps. Ces refuges sont dessinés droit et non plus en baïonnette, la largeur minimale est de 2.00m.

## *II.2 L'INTEGRATION DES TRANSPORTS EN COMMUN*

**Les arrêts de bus** sont transformés en quais bus, plus adaptés pour débarquer les voyageurs et surtout plus accessibles. Les bus restent sur leur file, dans la circulation et marquent leur arrêt sur la chaussée ou se stoppent plus rarement sur des arrêts aménagés en encoches, notamment après les carrefours complexes.

**Le site propre bus** concerne uniquement la ville de Bourg-la-Reine pour la section entre la rue de Fontenay et la gare RER. Cette voie de desserte large de 4.50m sépare les files de circulation des transports en commun. Son traitement est différencié des autres chaussées.

## *II.3 L'AMENAGEMENT DE CONTRE ALLEES*

**Les contre-allées** concernent essentiellement la ville de Bourg-la-Reine. Cette voie de desserte se compose :

- d'un séparateur borduré large de 1.00m recouvert de résine collée, servant de passe-pied, il protège le conducteur sortant de son véhicule ;
- d'une ligne de stationnements longitudinale large de 2.00m, recouverte de béton bitumineux noir, où s'intercalent des fosses de plantation d'arbres ;
- d'une voie de circulation revêtue soit de béton bitumineux noir, soit d'un revêtement commun à toutes les surfaces (ZAC de Bièvre), où véhicules et cycles se côtoient ;
- du trottoir, revêtu de béton bitumineux rouge.

## *II.4 LE TRAITEMENT DES ECHANGES*

**Les ronds-points** sont systématiquement régulés par des feux tricolores. A leur approche, la piste cyclable s'interrompt. Le cycliste emprunte une bande cyclable sur quelques mètres pour rejoindre la bande cyclable qui contourne l'anneau tracée sur son rayon extérieur. Il peut ainsi regagner les rues adjacentes, sa sécurité est assurée.

**Les carrefours avec traversées piétonnes** sont également équipés de signalisation tricolore. Le cycliste qui souhaite changer son parcours quitte la piste cyclable et rejoint la circulation en empruntant le sas cycle aligné au niveau des feux. Le sas cycle délimite l'espace de stockage du vélo représenté au sol par un marquage. Placé en tête des véhicules, il rend visible le cycliste et lui donne la priorité.

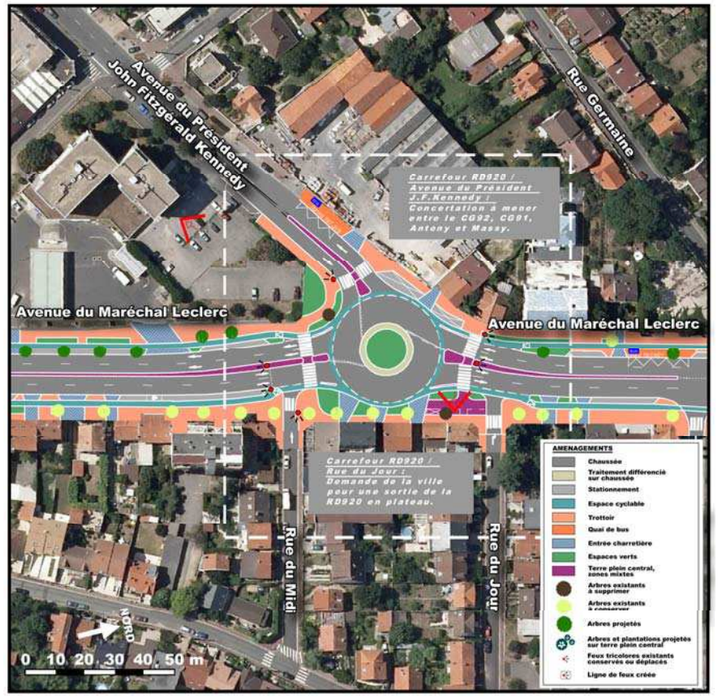
Les schémas ainsi que les photomontages pages suivantes présentent les aménagements projetés au niveau des carrefours suivants :

- Le carrefour avec la rue du président J.F. Kennedy ;
- Le carrefour avec la rue de la Duchesse du Maine ;
- Le carrefour de la place de la Libération.

*Figure 4 : Aménagement du carrefour avec la rue du président J.F. Kennedy*

*Etat actuel*

*Etat futur*

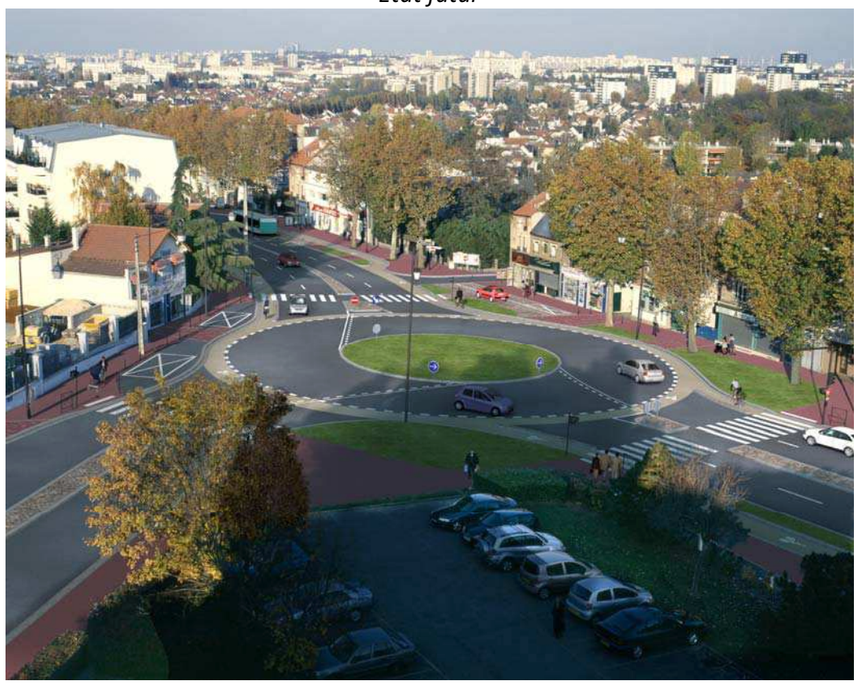



*Source : Conseil général des Hauts-de-Seine*

*Figure 5 : Aménagement du carrefour avec la rue du Président J.F. Kennedy - Photomontage*

*Etat actuel*

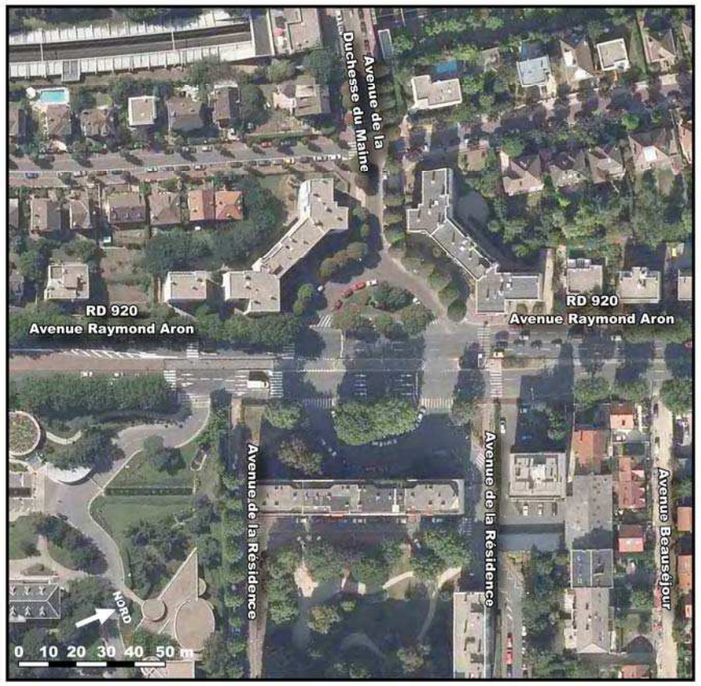
*Etat futur*



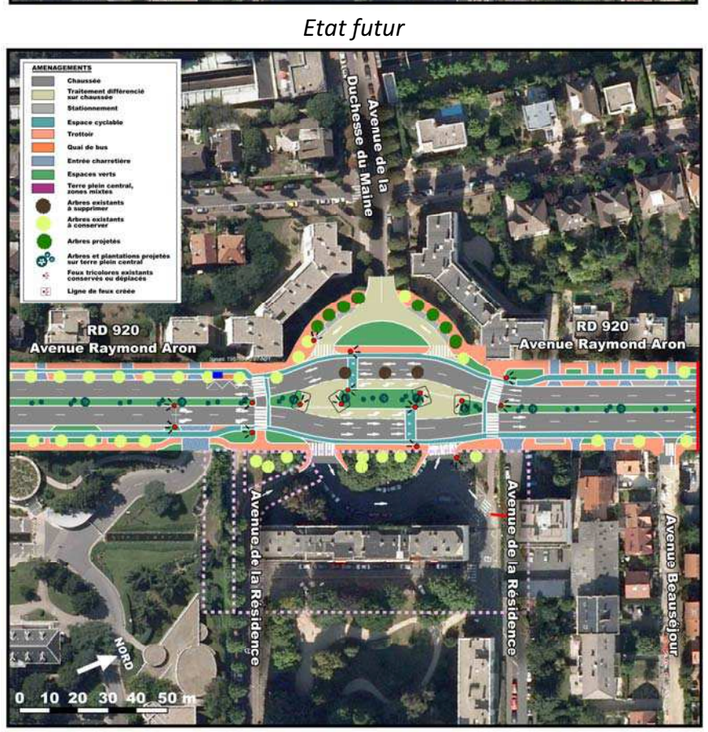
*Source : Conseil général des Hauts-de-Seine*

*Figure 6 : Aménagement du carrefour avec la rue de la Duchesse du Maine*

*Etat actuel*




*Etat futur*




*Source : Conseil général des Hauts-de-Seine*

*Figure 7 : Aménagement du carrefour avec la Duchesse du Maine - Photomontage*

*Etat actuel*

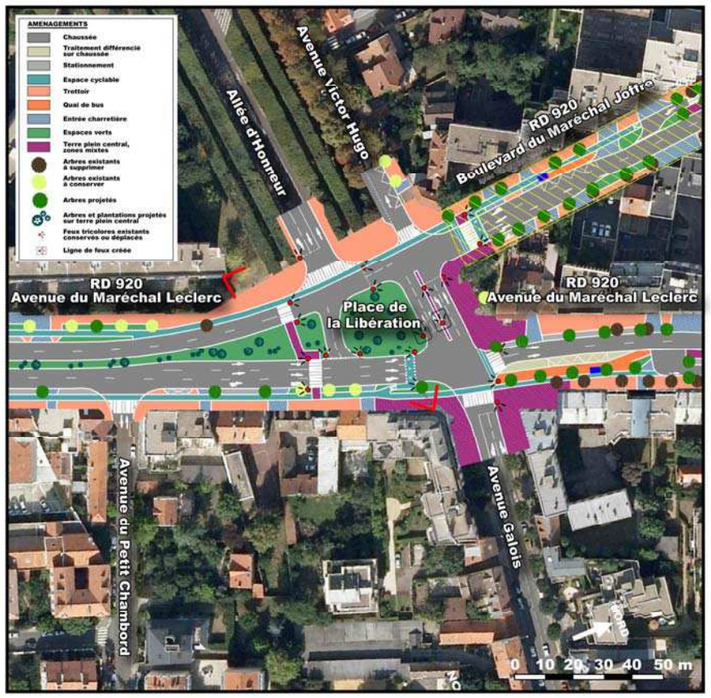
*Etat futur*

*Source : Conseil général des Hauts-de-Seine*

*Figure 8 : Aménagement du carrefour de  la place de la Libération*

*Etat actuel*

*Etat futur*




*Source : Conseil général des Hauts-de-Seine*

*Figure 9 : Aménagement du carrefour de la place de la Libération - Photomontage*

*Etat actuel*

*Etat futur*

*Source : Conseil général des Hauts-de-Seine*

# PIECE F : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

## MONTANT DE L'OPERATION SECTION SUD

Au total, le coût global du projet de réaménagement de la section Sud est d'environ **76 M€ TTC** tous postes confondus (Etudes/Contrôles/Communication – Voirie et assainissement – Espaces verts).

Les coûts des mesures d'accompagnements en faveur de l'environnement sont estimés, à ce stade de l'étude, à environ **9,3 M€ TTC**, soit environ **12% du coût global du projet.** Ces coûts sont intégrés au coût global du projet.

## MONTANT DU PROGRAMME TOTAL

Au total, le montant global du programme d'aménagement de la RD920, section Sud et section Nord, est estimé entre **136 M€** et **151 M€ TTC.** Ce seuil est supérieur au seuil nécessitant la réalisation d'une étude socio-économique au titre de la LOTI.

## FINANCEMENT

Le Conseil général des Hauts-de –Seine assurera le financement de l'opération. Néanmoins :

- Sur la section comprise entre le carrefour Kennedy et l'avenue Léon Jouhaux, une convention sera réalisée entre le Conseil général des Hauts-de-Seine, le Conseil général de l'Essonne et la commune de Massy. Le Conseil général de l'Essonne participera au financement des travaux dans le cadre d'un fond de concours dont le montant sera fixé à l'issue des études d'avant projet ;
- Sur la section comprise entre la rue Jean Thorelle et l'avenue du Panorama, la commune de Bourg-la-Reine pourra participer au financement de l'aménagement, pour la partie située sur son emprise publique, par l'intermédiaire d'un fond de concours.

| | Section 1<br>Léon Jouhaux - Croix de Berny | Section 2<br>Croix de Berny - Bièvre-Résistance<br>Bièvre-Résistance - rue du 8 mai 1945 |
|---|---|---|
| ETUDES - CONTRÔLES - COMMUNICATION | 565 000,00 € | 718 000,00 € |
| VOIRIE - ASSAINISSEMENT | 19 573 000,00 € | 22 917 000,00 € |
| EQUIPEMENTS DE LA VOIRIE | 7 254 000,00 € | 7 823 000,00 € |
| ESPACES VERTS | 1 217 000,00 € | 3 032 000,00 € |
| MONTANT TOTAL HT | 28 609 000,00 € | 34 490 000,00 € |
| MONTANT TOTAL TTC | 34 216 364,00 € | 41 250 040,00 € |
| ARRONDI A | **34 260 000,00 €** | **41 300 000,00 €** |

| MONTANT TOTAL TTC OPERATION |
|---|
| 75 560 000,00 € |