Ordonnance du 5.3.2010 du TA de Cergy-Pontoise n° E10000021 / 95

PREFECTURES DES HAUTS DE SEINE ET DE L'ESSONNE

DEPARTEMENTS DES HAUTS DE SEINE ET DE L'ESSONNE

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

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Enquête publique du 25 mai au 26 juin 2010

ENQUETE PUBLIQUE AVANT TRAVAUX, VALANT ENQUETE AU TITRE DES ARTICLES L- 123-1 ET SUIVANTS DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT, EN VUE DE LA REQUALIFICATION DE LA RD 920 – SECTION SUD – SUR LES COMMUNES DE MASSY (91), ANTONY, SCEAUX ET BOURG-LA-REINE (92)

Septembre 2010

Auteur : **Gérald Gawsewitch**

VILLE D'ANTONY | Quartier St. Saturnin |
FOIRE AUX FROMAGES ET AUX VINS

CAFE
BRASSERIE

8, rue Hoche 92300 Levallois-Perret

SOMMAIRE

PREAMBULE ---- 5
1 ORGANISATION DE L'ENQUETE ---- 8
1.1 Objet de l'enquête ---- 8
1.2 Cadre juridique ---- 9
1.3 Concertation préalable ---- 9
1.4 Le Commissaire Enquêteur ---- 13
1.5 Modalités de l'enquête ---- 13
1.6 La publicité légale ---- 14
1.6.1 Les parutions dans les journaux ---- 14
1.6.2 Les affichages ---- 15
1.7 Les informations du Conseil Général ---- 15
1.7.1 Les informations en ligne ---- 15
1.7.2 L'exposition ---- 15
1.8 Les documents mis à la disposition du public ---- 15
1.9 Documents complémentaires mis à la disposition du Commissaire Enquêteur ---- 16
2 Déroulement de l'enquête ---- 16
2.1 Rencontres avec le maître d'ouvrage ---- 16
2.2 Visite des lieux ---- 16
2.3 Recueil des registres d'enquête et des documents annexes ---- 17
3 Observations du public ---- 18
4 Examen de la procédure ---- 19
5 Examen du dossier d'enquête ---- 20
5.1 Quel doit être son contenu ? ---- 20
5.1.1 L'article R. 123-6 du Code de L'environnement ---- 20
5.2 Ce que contenait le dossier mis à l'enquête ---- 20
5.2.1 Le tome 1 ---- 20
5.2.2 Tome 2 ---- 28
5.2.3 Tome 3 ---- 31
6 Examen des observations du public ---- 39
6.1 Introduction ---- 39

6.2 Les annotations individuelles---- 39
6.2.1 Préambule---- 39
6.2.2 Tableau des questions---- 41
6.2.3 Document réponses du maître d'ouvrage---- 42
7 Appréciation du projet ---- 43
7.1 Avis des personnes publiques---- 43
7.1.1 Avis de l'autorité environnementale---- 43
7.1.2 Réponse du Maître d'ouvrage---- 44
7.1.3 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur---- 44
7.2 Les thèmes généraux apparus lors de l'enquête ---- 45
7.3. Le parti du projet---- 45
7.3.1 Préambule---- 45
7.3.2 Le constat---- 46
7.3.3 Ce que dit le dossier---- 46
7.3.4 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage ---- 47
7.3.5 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur---- 47
7.4 Les circulations et les voiries et réseaux divers ---- 48
7.4.1 Le constat---- 48
7.4.2 Ce que dit le dossier---- 50
7.4.3 Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage---- 50
7.4.4 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur---- 54
7.5 Thème Les circulations douces ---- 56
7.5.1 Le constat---- 56
7.5.2 Ce que dit le dossier---- 56
7.5.3 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage ---- 56
7.5.4 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur---- 57
7.6 Thème 4 : L'environnement---- 57
7.6.1 Le constat---- 58
7.6.2 Ce que dit le dossier---- 58
7.6.3 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage. ---- 58
7.6.4 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur---- 58
7.7 Thème 5 : L'échéancier des phases opérationnelles ---- 58
7.7.1 Le constat---- 58

7.7.2 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage ---------- 59
7.7.3 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur---------- 59
8 Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur---------- 61
8.1 Préambule---------- 61
8.2 Réalisme du projet ---------- 62
8.3 Equilibre du projet---------- 63
8.4 Cohérence du projet---------- 63
8.5 Conclusions du Commissaire Enquêteur---------- 64
8.6 Avis du Commissaire Enquêteur---------- 65
8.6.1 Sur la forme et la procédure de l'enquête---------- 66

PREAMBULE

Le présent rapport relate le travail du Commissaire Enquêteur chargé de procéder à l'enquête publique préalable à travaux, valant enquête au titre des articles L 123-1 et suivants du Code de l'Environnement en vue du réaménagement de la RD 920 – section Sud – sur les communes de Massy (91), Antony, Sceaux et Bourg-La-Reine (92)

Le Commissaire Enquêteur a été désigné par ordonnance du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence Monsieur le Préfet des Hauts de Seine
Le Commissaire Enquêteur a été choisi sur la liste départementale révisée annuellement, la loi 83-630, dite loi Bouchardeau, du 12 juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement précisant par ailleurs que :

« Ne peuvent être désignés comme Commissaire Enquêteur ou comme membre de la commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à l'enquête »

Cette disposition législative ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance du commissaire enquêteur, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret l'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

L'article 7 de ce décret n° 98-622 du 20 juillet 1998 codifié dans le Code de l'Environnement sous l'article D. 123-41, n'est guère plus explicite puisqu'il indique que la commission chargée de l'établissement des dossiers :
« vérifie que le postulant remplit les conditions requises et arrête la liste, en se fondant notamment sur la compétence et l'expérience du candidat ».

La compétence ne devant pas s'apprécier seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout Commissaire Enquêteur.
Il n'est pas cependant nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité.

En effet l'expert est un auxiliaire de justice et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandé de peser de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel donc subjectif.

De même le Commissaire Enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La pratique et la jurisprudence sont venues préciser ces conditions.

S'agissant tout d'abord de la conduite de l'enquête, l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 juin 2001 (N° 209588) en précise les différentes phases :

« Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 4 de la loin du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement que le président de la commission d'enquête doit conduire l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions ; qu'il doit se tenir à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus et que son rapport doit faire état des contre-propositions produites au cours de l'enquête, ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communications de documents qui lui ont été adressées ».

S'agissant ensuite de l'avis que doit exprimer le Commissaire Enquêteur, l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 février 1970 : Chenu, est également très clair :

« considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 indique que, si le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel ; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ».

Le Commissaire Enquêteur s'est efforcé de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.
C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés au commissaire enquêteur, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées , après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques du département des Hauts-de-Seine sur les observations faites par le public le commissaire enquêteur a rendu in fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

1 ORGANISATION DE L'ENQUETE

1.1 Objet de l'enquête

Elle porte sur l'opération d'aménagement de la RD 920 projetée, 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. Ce projet concerne les communes de Massy, Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine.
Il s'agit donc d'un tronçon de cette route départementale qui constitue un des axes assurant des déplacements entre Paris et sa banlieue Sud, du boulevard périphérique à la ville de Massy.
L'axe considéré s'étend sur 9,5 km et dessert les villes suivantes :

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

Le programme du projet d'aménagement de la RD 920, dans son ensemble a été scindé en deux opérations distinctes dans le temps, le maître d'ouvrage arguant de la complexité du projet et d'enjeux différenciés.

Le tronçon Sud objet de l'enquête publique fait l'objet d'un projet de requalification à l'intérieur des emprises existantes du domaine public départemental.
Le projet vise à modifier le caractère routier de l'ancienne route nationale 20 qui devient le 1er janvier 2006 la route départementale 920, en lui donnant le caractère de boulevard urbain compte-tenu du développement urbain le long de cet axe radial. Les déplacements générés par les centres urbains des villes traversées doivent être pris en considération dans une offre de transports multimodaux adaptée aux motifs de déplacements.
Un nouveau paysage urbain devant résulter de ce projet d'aménagement.

Le présent rapport rend compte de cette enquête qui a permis au public de consulter les 3 tomes du dossier. Le tome n°1 comprend les pièces décrivant les divers aspects du dossier, le tome n°2 correspond à l'étude d'impact et le tome n° 3 constitue l'évaluation économique et sociale au titre de la LOTI.

Enfin le montant de l'opération de requalification de la section Sud de la RD 920 objet de la présente enquête est compris entre 60 & 75 M € TTC.

L'avis et les conclusions motivées du Commissaire Enquêteur sur le présent projet sont aussi fournis et font l'objet d'un document indépendant du rapport.

1.2 Cadre juridique

Les articles L. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement fixe les modalités de réalisation des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
L'annexe 1 de l'article R. 123-1 du code de l'environnement établit les catégories d'aménagements concernés et les seuils et critères, ainsi au 8°, voirie routière : sont concernés les travaux d'investissements routier d'un montant supérieur à 1 900 000 euros conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.
Ces dispositions s'appliquent bien au présent projet
Par ailleurs les dispositions suivantes sont aussi applicables :
-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 l'environnement.
-la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, (LOTI), et le décret d'application n°84-617 du 17 juillet 1984 relatif aux grands projets d'infrastructures notamment. A ce titre un dossier d'évaluation économique, social et environnemental du programme d'aménagement est intégré au troisième tome du dossier, car le coût de l'ensemble du projet, Nord et Sud est compris entre 136 & 151 M□, coût supérieur au seuil de 83 084 714,39 d'euros de la LOTI.

1.3 Concertation préalable

Les premières études qui ont alimenté la réflexion sur la transformation de la route Nationale 20 datent des années 2000 à l'initiative de l'Etat.
La RN 20 a été transférée dans le domaine public départemental le 1er janvier 2006 ; elle est dénommée depuis cette échéance : route départementale 920.
Après avoir recueilli les attentes des collectivités territoriales le Conseil Général des Hauts de Seine a établi un schéma de principe d'aménagement qui a été présenté lors d'un comité du pilotage du 14 décembre 2007.

Compte-tenu de la complexité du projet le maître d'ouvrage a décidé de scinder le projet en 2 tronçons et 2 sections.
Le tronçon n°1, Massy-Antony, Sceaux, Bour-la Reine et le tronçon n°2 Bourg-la-Reine (Place de la Résistance) Montrouge (Porte d'Orléans).
Le tronçon n°1 comprend 2 sections : a) Avenue Léon Jouhaux à Antony Croix de Berny à Antony, b) Croix de Berny à Antony à la place de la Résistance à Bourg-la-Reine
L'importance des travaux à réaliser et leur coût a amené le maître d'ouvrage à retenir le lancement en premier lieu des études et phases de réalisation du premier tronçon.

La concertation préalable s'est déroulée du 22 septembre 2008 au 13 février 2009, dans les communes d'Antony, Bourg-la-Reine, de Sceaux, et du 5 janvier 2009 au 13 février 2009 pour la commune de Massy.
Ont été soumis à la concertation un projet dont les objectifs sont rappelés ci-dessous :
-Apaiser la circulation,
-Dissuader la circulation de transit tout en maintenant la capacité actuelle de trafic,
-Favoriser les circulations douces continues, piétons et cycles,
-Optimiser la capacité de stationnement dans le cadre des aménagements projetés
-Aménager la circulation des transports en commun si nécessaire,
-Concevoir des aménagements urbains et paysagers de qualité,
-(insertion environnementale et pérennité)

L'ensemble des objectifs répondant aux principes d'aménagement suivants :
-Profil à 2X2 voies
-Mixité des usages dans un contexte pacifié : piétons, vélos, voitures,
-Harmonisation des aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire,
-Conservation et confortement de l'alignement de platanes dans la mesure du possible

Les modalités de la concertation ont été fixées par une délibération du Conseil Général du 27 juin 2008. Elles sont les suivantes :

-Les informations en ligne : le site internet www.RD920.fr est ouvert depuis le 1er septembre 2008 et permet d'accéder aux différentes pièces du dossier, à les télécharger, et de suivre les étapes d'avancement de la procédure.
-Le dépliant relatif au projet distribué à 5 300 exemplaires dans chacune des 4 mairies
-Les expositions : 9 panneaux ont été installés à partir du 19 septembre 2008 dans les mairies de Bourg-la-Reine, Sceaux et d'Antony, et à partir du 2 janvier 2009 à la maison de la formation et de l'emploi de la ville de Massy.
-6 panneaux d'affichage de grande dimension ont été installés le long de la RD 920 de manière à informer les personnes extérieures aux 4 communes. Par ailleurs 115 affichettes ont été réparties sur des points le long de la RD 920.
-7000 lettres ont été envoyées aux riverains de la RD 920, habitants et entreprises, pour les informer du projet.
-Dans chacune des communes concernées des registres ont été mis à la disposition du public une semaine avant l'ouverture de la concertation.
-A partir du site internet www.RD920.fr le public a eu la possibilité de déposer ses remarques, ses suggestions quant au projet. Les réponses aux questions les plus fréquentes sont aussi accessibles.

-Le public a eu aussi la possibilité d'adresser un courrier postal soit aux mairies concernées par le projet soit au Conseil Général des Hauts de Seine.
-Durant la concertation cinq réunions publiques se sont déroulées :

2 réunions à Antony (20 & 23 octobre 2008)
1 réunion à Bourg-la-Reine (7 octobre 2008)
1 réunion à Sceaux (16 janvier 2009)
1 réunion à Massy (2 février 2009)

Ces réunions ont été annoncées par voie de presse.
Par ailleurs, des échanges se sont déroulés entre le Conseil Général avec les Maires concernés par le projet et aussi les représentants des institutions et associations locales concernées par le projet.

Conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme qui impose la réalisation d'une concertation avec les habitants et toutes personnes concernées par un projet tel que celui-ci et l'établissement d'un bilan à l'issue de celle-là.

Ce bilan a été établi à partir des remarques des 624 remarques qui ont été recueillies selon les divers modes d'expression. 524 personnes ont participé aux réunions publiques précitées.
Les thèmes suivants ont été abordés :
-Le partage de la voirie : les voies cyclables, les transports en commun, la place des piétons
-L'organisation du trafic et du stationnement : l'organisation de la circulation, la régulation des feux, le stationnement
-Aménagement paysager et aspects environnementaux : qualité paysagère du projet : les arbres, les nuisances dues au bruit et à la pollution
Le maître d'ouvrage a dressé un bilan par secteur de la concertation :
-secteur 1 : Massy et Antony
-secteur 2 : Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine
-secteur 3 : Bourg-la Reine, avenue du Général Leclerc
-secteur 4 : Bourg-la-Reine, boulevard du Maréchal Joffre
Chacun des thèmes et secteurs ont été présentés afin qu'aux questions et propositions posées par le public le maître d'ouvrage précise les éléments qu'il a retenus.

Le Conseil Général des Hauts de Seine a approuvé par délibération en date du 19 juin 2009 le bilan de la concertation préalable relatif au projet de réaménagement de la RD 920 section SUD.
Il adopte les orientations issues de la concertation, qui figurent dans deux documents annexés à la précitée.
Il décide le lancement de l'enquête publique avant travaux aux titres des articles L. 123-1 et suivants, et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

C'est à partir des orientations issues de la concertation que le présent projet soumis à l'enquête publique a été établi.

1.4 Le Commissaire Enquêteur

C'est dans le cadre de l'arrêté inter-préfectoral DATEDE/1 n° 2010-66 du 15 avril 2010 portant ouverture d'une enquête publique avant travaux, valant enquête au titre des articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement, en vue de la requalification de la RD 920 - section SUD – sur les communes de Massy (91), Antony, Sceaux et Bourg-la Reine (92), et à la demande du Président du Conseil Général des Hauts de Seine du 22 janvier 2010, sollicitant l'ouverture d'une enquête publique avant travaux relative au projet de réaménagement de la RD 920 – section – SUD sur les communes de Massy (91), Antony, Sceaux, Bourg-la-Reine (92), que le Préfet des Hauts de Seine a demandé au Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise le 3 mars 2010 la désignation d'un Commissaire Enquêteur en vue de procéder à l'enquête publique précitée.
Par ordonnance en date du 5 mars 2010 le Président du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise a désigné monsieur Gérald Gawsewitch, comme Commissaire Enquêteur.

1.5 Modalités de l'enquête

Après concertation avec le Commissaire Enquêteur concernant les dates de permanences, les modalités de l'enquête ont été fixées par l'arrêté inter-préfectoral DATEDE/1 n° 2010-66 du 15 avril 2010 dont les dispositions essentielles sont :
Que sa durée est de 33 jours du mardi 25 mai 2010 au samedi 26 juin 2010.
Qu'un exemplaire du dossier soumis à enquête et les registres d'enquête correspondants seront déposés dans chacune des quatre mairies soit :
-Mairie de Massy (91300), Services techniques – 1 avenue du Général de Gaulle
-Mairie d'Antony (92160), Accueil de la mairie, Place de l'hôtel de ville
-Mairie de Sceaux (92330), Direction générale des services, Hôtel de Ville, 122 rue de Houdan
-Mairie de Bourg-la-Reine (92340), Accueil de la mairie, 6 boulevard Carnot.
Ces documents seront consultables aux heures d'ouverture de chacune des mairies pendant la durée de l'enquête.
Que le Commissaire Enquêteur se tiendra à la disposition du public dans les lieux et locaux précités selon le planning ci-dessous :

Mairie de Massy (91300)	jeudi 3 juin 2010	14h à 17h
Mairie d'Antony (92160)	mardi 25 mai 2010	9h à 12h
	vendredi 11 juin 2010	14h à 17h
	samedi 26 juin 2010	9h à 12h
Mairie de Sceaux (92330)	mardi 15 juin 2010	9h à 12h
Mairie de Bourg-la Reine (92340)	vendredi 28 mai 2010	9h à 12h

Que la publicité de l'enquête par voie d'affichage sera effectuée par les soins des Maires des quatre communes concernées sur les panneaux administratifs respectifs quinze jours au moins avant le début de l'enquête et certifiés par eux.
Dans les mêmes conditions de délai le maître d'ouvrage procèdera à l'affichage du même avis tout au long du projet et visible de la voie publique.
Le Préfet des Hauts de Seine informera le public de l'ouverture de l'enquête par un avis publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux diffusés dans chacun des départements concernés.
Une copie de cet avis figure en annexe

1.6 La publicité légale

1.6.1 Les parutions dans les journaux

Les annonces prévues par l'arrêté inter-préfectoral ont paru dans les journaux suivants :

Première insertion :
-Le Parisien 91 du 30/04/2010
-Le Républicain du 06/05/2010
-Le Parisien 92 du 30/04/2010
-France Soir du 04/05/2010

Deuxième insertion :
-Le Parisien 91 du 26/05/2010
-Le Républicain du 27/05/2010
-Le Parisien 92 du 26/05/2010

-France Soir du 26/05/2010

1.6.2 Les affichages

Un affichage a été effectué par les soins de chacun des maires et le Conseil général des Hauts de Seine : ils ont chargé la société Publilégal de procéder à ces opérations soit sur 115 points d'affichage 15 jours avant le début de l'enquête.
Le certificat d'affichage signé par chacun des maires est joint en annexe au présent rapport

1.7 Les informations du Conseil Général

1.7.1 Les informations en ligne

Le site www.RD920.fr permet d'accéder à toutes les pièces du dossier mis à l'enquête et de les télécharger.

1.7.2 L'exposition

Dans chacune des mairies et durant la période d'enquête le projet a fait l'objet d'une présentation dans une exposition permanente sur 11 panneaux

1.8 Les documents mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête le dossier suivant a été mis à la disposition du public :
Il comprend 3 tomes dont chacun comporte les pièces suivantes :
Tomme 1 : Pièces A, B, C, D, E, F
Tomme 2 : Pièce G
Tomme 3 : Pièce H

Pièce A : Plan de situation
Pièce B : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives
Pièce C : Notice explicative simplifiée
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
Pièce H : Evaluation économique et sociale

Ce dossier est joint en annexe

1.9 Documents complémentaires mis à la disposition du Commissaire Enquêteur

Le bilan détaillé de la concertation en 2 tomes a été remis au Commissaire Enquêteur.

2 Déroulement de l'enquête

2.1 Rencontres avec le maître d'ouvrage

Le Commissaire Enquêteur a rencontré dès le 10 mai 2010 les représentants du Conseil Général à savoir Monsieur Mercenier de la Direction de la Voirie du département des hauts de Seine et Monsieur Chemama Chef de l'Unité Etudes et Travaux Sud de la même Direction qui ont présenté l'ensemble du dossier et les principales orientations qui reflètent les choix d'aménagement du maître d'ouvrage.

2.2 Visite des lieux

Le Commissaire Enquêteur a pu visiter les lieux à plusieurs reprises avec le Chef de l'Unité Etudes et Travaux Sud préalablement à l'ouverture de l'enquête et pendant.

Permanences

Les permanences prévues par l'arrêté inter-préfectoral ont eu lieu aux jours et heures prévues sauf celle du 24 juin 2010, une grève dans les transports n'a pas permis au Commissaire Enquêteur d'assurer cette permanence ; à sa demande le responsable du service urbanisme de la commune de Bourg-la-Reine a informé le public qui a été invité à laisser ses coordonnées pour s'entretenir avec la Commissaire Enquêteur. La liste des 3 personnes concernées est jointe au présent rapport et toutes les trois ont pu s'entretenir avec le Commissaire Enquêteur.

Mairie de Massy (91300)	jeudi 3 juin 2010	14h à 17h
Mairie d'Antony (92160)	mardi 25 mai 2010	9h à 12h
	vendredi 11 juin 2010	14h à 17h
	samedi 26 juin 2010	9h à 12h
Mairie de Sceaux (92330)	mardi 15 juin 2010	9h à 12h
Mairie de Bourg-la Reine (92340)	vendredi 28 mai 2010	9h à 12h
	jeudi 24 juin 2010	14h à 17h

Dans l'ensemble les permanences se sont déroulées dans une atmosphère calme et studieuse et avec quelquefois des débats engagés parmi le public présent. L'intervention du Commissaire Enquêteur a permis de retrouver la sérénité dans les lieux.

Afin de permettre à tout le monde de s'exprimer, il a été nécessaire d'ouvrir 5 registres dont 2 à Antony

2.3 Recueil des registres d'enquête et des documents annexes

L'enquête s'est terminée le 26 juin 2010. Les 5 registres ont été clos et recueillis par le Commissaire Enquêteur pour être joints au présent rapport où ils figurent comme annexe

Les certificats d'affichage (annexe) signés par les Maires des quatre communes ont été reçus par le Commissaire Enquêteur attestant ainsi des affichages réglementaires.

3 Observations du public

Les annotations dans les 5 registres, les lettres reçues, les dossiers remis au cours de l'enquête représentent selon le numéro d'ordre qui leur a été affecté par le Commissaire Enquêteur 271 pièces.

Commune de Massy : Registre n°1, pièces numérotées de 1.01 à 1.05
Commune d'Antony : Registre n°2, pièces numérotées de 2.01 à 2.43
Registre n°3, pièces numérotées de 2.44 à 2.215
Commune de Sceaux : Registre n°4 pièces numérotées de 3.01 à 3.18
Commune de Bourg-la-Reine : Registre n°5 pièces numérotées de 4.01 à 4.34

Ces pièces étant répertoriées dans les tableaux de consignation des questions, des observations du public. Les réponses du Maître d'ouvrage et les observations du maître d'ouvrage font l'objet d'un document séparé.

4 Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue respect de la législation en vigueur.

Il n'est pas bien entendu de la responsabilité du Commissaire Enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent.

Il n'est pas du ressort du Commissaire Enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de cette enquête.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté inter-préfectoral du 15 avril 2010, il semble au Commissaire Enquêteur que la procédure a été bien respectée.

5 Examen du dossier d'enquête

5.1 Quel doit être son contenu ?

5.1.1 L'article R. 123-6 du Code de L'environnement

- Une notice explicative indiquant ;
a) l'objet de l'enquête ;
b) Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumise à enquête ;
-L'étude d'impact ;
-Le plan de situation ;
-Le plan général des travaux ;
-Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
-Lorsque le maître de l'ouvrage est une personne publique, l'appréciation sommaire des dépenses
-La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée ;
-Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire, les avis émis par une autorité administrative sur le projet d'opération.

5.2 Ce que contenait le dossier mis à l'enquête

Comme indiqué à l'article 1.8, le dossier comprend 3 tomes au format à l'italienne ;

5.2.1 Le tome 1

Il est composé de 48 pages.
Un plan de situation indique les limites du programme d'aménagement entre Massy et Montrouge ;
L'objet de l'enquête est clairement décrit car il s'agit dans cette opération de :
-aménager la voirie en boulevard urbain à deux files de circulation ;
-créer un itinéraire sécurisé et convivial pour les cheminements piétons en favorisant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et en sécurisant les traversées piétonnes ;
-aménager des pistes cyclables en site propre le long de la RD 920 et d'itinéraires de substitutions dans les secteurs à plus fortes contraintes ;

-Réaliser un aménagement paysager de qualité en accord avec les territoires traversés (renforcement du « caractère vert » des communes traversées, plantations d'arbres, végétalisation des terre-pleins…)
-Créer 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 ;
-Améliorer la lisibilité de l'occupation des espaces publics et maintenir au mieux les besoins en stationnement au niveau des zones stratégiques ;
-Rechercher la fluidité et la sécurisation de la circulation automobile sur la RD920

Il est précisé que cette approche est conforme à 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 paysager partagé entre les différents usages.

Informations juridiques et administratives

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.

Ce chapitre du document rappelle en outre les dispositions légales et réglementaires qui encadrent la présente enquête à savoir :

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.

La loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la Démocratie de Proximité codifiée dans le CGCT et dans le Code de l'Environnement.

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, « LOTI » et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour application de l'article 14 de la présente loi.

Par ailleurs les informations suivantes sont données :
1 - Les principales étapes de l'opération, et les études préalables.
2 - Le déroulement de l'enquête publique
-préparation de l'enquête publique
-pendant l'enquête publique

A l'issue de l'enquête
La fin de l'enquête publique
-**La déclaration de projet** :
Le Conseil Général des Hauts de Seine sera amené à se prononcer sur l'intérêt général du projet de l'opération projetée par une déclaration de projet. Elle indiquera l'objet de l'opération, les motifs et considérations qui justifient son caractère général, et le cas échéant la nature et les motifs des principales modifications qui, sans altérer son économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

-**Les études de détail** :
Elles seront engagées de telle manière à tenir compte des observations recueillies au cours de la présente enquête, sans pour autant modifier la destination du projet ou ses caractéristiques principales. 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

Les procédures complémentaires
-Mise en compatibilité des documents d'urbanisme et enquête parcellaire :
Les documents d'urbanisme des communes concernées par l'aménagement ne font pas l'objet de mise en compatibilité,
En l'absence de la nécessité de procéder à des acquisitions foncières une enquête parcellaire ne s'impose pas.
-Procédure au titre de la loi sur l'eau :
Il est indiqué qu'au titre de la loi sur l'eau (articles L. 214-1 à L. 214-11 du code de l'environnement) une procédure sera menée ultérieurement à la suite des études de détail.
-Archéologie préventive :
Le projet est susceptible de faire l'objet d'une prescription de diagnostic archéologique de la part de l'Etat, une fois les services ad hoc saisi.

Ceux-ci peuvent prescrire au maître d'ouvrage une campagne de sondages pour déterminer la présence ou non de vestiges archéologiques
-Monuments historiques (rappel)
Est soumise à autorisation avant travaux toute construction nouvelle ou modification dans le champ de visibilité d'un monument historique inscrit ou classé. (Articles L. 621-1 et suivants du Code du Patrimoine).
-Sites inscrits :
Les travaux dans le périmètre d'un site inscrit sont soumis à une déclaration préalable auprès du Préfet qui recueille l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sur le projet.

4 - La construction et la mise en service
-Le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'engage durant la phase travaux à mettre en œuvre les dispositions arrêtées lors des études de détail et des mesures d'insertion environnementales définies dans l'étude d'impact (pièce G).

-Par ailleurs le maître d'ouvrage devra dans un délai compris entre 3 & 5 ans après la mise en service de l'ouvrage conformément à la « LOTI » précédemment citée et le décret subséquent d'application établir un bilan socio-économique et environnemental et le rendre public.

5 - Textes régissant l'enquête
Le maître d'ouvrage donne les références des textes qui s'appliquent à cette enquête codifiée dans le Code de l'Urbanisme, dans le Code Général des Collectivités Territoriales, dans le Code de l'Environnement, dans le Code du Patrimoine. Ces références se trouvent en annexe.

Pièce C : Notice explicative
Le plan de cette notice est le suivant :
Objet et justification de l'opération et de son parti d'aménagement
Contexte général du programme d'aménagement
Objet du projet soumis à enquête publique

Choix du projet soumis à enquête parmi les différents partis d'aménagement
Les aménagements cyclables
L'insertion d'une voie de transport en commun en site propre (TCSP) sur le boulevard Maréchal Joffre

Description du projet soumis à enquête
Entités administratives concernées
Les principes généraux retenus pour l'aménagement de la RD920
Présentation générale du projet
Sans devoir développer cette notice qui reprend des pièces précitées du dossier le Commissaire Enquêteur extrait les éléments qui lui paraissent significatifs :

La continuité des pistes cyclables :
« Face aux contraintes d'emprise importantes dans la traversée d'Antony, le Conseil Général, soucieux de concilier les différents avis exprimés (lors de la concertation, ndlr) 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 substitutions dans les zones 30 et voies communales adjacentes (lettre de confirmation du maire d'Antony figurant en annexe 5 du tome 2) »
A défaut d'un itinéraire de substitution le nombre de places de stationnement au nord de l'hyper centre d'Antony serait diminué de 49 %, perte jugée trop préjudiciable pour la vie locale selon l'avis de la commune d'Antony.

L'insertion d'une voie de transport en commun en site propre (TCSP) sur le boulevard du Maréchal Joffre :
Le document indique que l'implantation d'un TCSP tout au long de la RD 920 a fait l'objet d'une réelle réflexion qui montre que l'aménagement de site propre à l'approche des carrefours ne ferait qu'augmenter la saturation de ceux-ci. Par contre il passe 35 bus à l'heure de pointe du matin sur le boulevard du Maréchal Joffre ce qui amène le maître d'ouvrage à retenir la solution comprenant un couloir de bus dans le sens de la circulation intégrant les cyclistes et de nouvelles implantations d'arbres.

Présentation générale du projet

Si les principes généraux ont été présentés dans les pièces précitées qui concernent l'ensemble du projet (profil à 2X2 files de circulation, gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme routière etc…) le maître d'ouvrage présente de manière détaillée les aménagements spécifiques par secteurs qu'il identifie en 4

Le Commissaire Enquêteur rappelle ces éléments :

-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 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 Coustou. De la rue Coustou à la Croix de Berny, des itinéraires de substitutions seront mis en place à travers les zones 30 et voiries communales.

-Secteur 2 :

Communes d'Antony et Sceaux et Bourg-la-Reine de la Croix de Berny.

A la place de la Libération (avenue 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 aussi un refuge pour la traversée piétonne et adapté aux PMR ;

-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.

-Secteur 3 :

Commune de Bourg-la-Reine, de la place de la Libération à la place de

De la Résistance (avenue du Général Leclerc) ;

-Aménagement de la chaussée à 2 files de circulation ;

-Plantations d'alignement ;
-Elargissement des trottoirs pour accueillir les PMR

De la place de la Libération au boulevard Carnot
-création d'une zone de stationnement longitudinal à gauche de la chaussée ;
-création d'une contre-allée à usage mixte (véhicules, cycles, stationnement) à droite de la chaussée (aujourd'hui à gauche)
-réaménagement des espaces piétons ;
-aménagements paysagers composés d'arbres hauts et d'arbres à petits développements.

Du boulevard Carnot à la rue Ravon (Place Condorcet)
-continuité cyclable assurée par l'aménagement d'une piste cyclable unidirectionnelle côté Sud
-élargissement du trottoir côté Ouest, très commerçant ;
-conservation des arbres existants à l'Est le long de la piste cyclable, plantation de nouveaux arbres d'alignement côté Ouest en accompagnement des espaces piétons.

De la rue Ravon à la rue de la Bièvre (ZAC de la Bièvre)
-création d'une zone de stationnement longitudinal à gauche ;
-aménagement d'une contre-allée à usage mixte (véhicules, cycles, stationnement) à droite ;
-aménagements paysagers 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 paysagers composés de plantations d'arbres hauts de tige sur terre-plein, et de la zone de stationnement au sud.

-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
-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 m 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 4,50 m de large, identifié par un séparateur ;
-création d'une zone de stationnement longitudinal côté pair élargie à 2,50 m 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 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 paysagers composés de plantations d'arbres en accompagnement des zones de stationnement et de la zone piétonne côté pair.

Pièce D : Plan général des travaux

Il se présente sous la forme de six planches : est représentée la géométrie des emprises des espaces de la voirie selon leur affectation sur un fond de photographie aérienne à l'échelle du 1/2500^{e}

Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Il s'agit d'une présentation de vues en plan et de coupes en travers des secteurs et sous-secteurs précités, dans actuel et dans l'état projeté. Le fond de plan étant une couverture aérienne au 1/1000^{e}.

Le Commissaire Enquêteur constate que la distance entre alignements opposés est variable : la plus grande largeur est de 30,36 m avec un mode aux alentours de 21,50 m et un minimum à 16,17m.

Il est à remarquer que l'avenue de la Division Leclerc au droit de l'hyper centre d'Antony, sur une distance de 420 m présente une largeur qui varie de 16,17 m à 20 m, pour se terminer à 26 m au Sud.
La géométrie des carrefours est aussi exposée et illustrée par des photomontages.

Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
Le coût prévisionnel des travaux pour la section Sud s'élève à 76 M € TTC, (section 1 : 34 M € la section 2 : 41 M €). Les actions en faveur de l'environnement représentent 12 % du coût précité.
Le financement sera assuré par le Conseil Général des Hauts de Seine, un fonds de concours sera constitué avec le Conseil Général de l'Essonne pour la partie du projet qui se trouve sur ce département.
De même un tel fonds sera constitué avec la commune de Bourg-la-Reine pour les travaux à réaliser sur son emprise publique entre la rue Jean Thorelle et l'avenue du Panorama.

5.2.2 Tome 2

Pièce G : l'Etude d'impact
Ce document comprend 295 pages de textes, de graphiques, de plan et de photos : il est composé de 7 parties et des annexes à savoir :
1) Résumé non technique
2) Appréciation des impacts du programme
3) Analyse de l'état initial du site et de son environnement
4) Choix du projet parmi les différents partis envisagés et présentation du projet soumis à enquête
5) Analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et mesures correctives envisagées
6) Analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement
7) Auteurs des études
8) Annexes.

Le Commissaire Enquêteur fait le choix d'une présentation des points significatifs du résumé non technique.
Les autres titres seront évoqués le cas échéant dans le cadre de l'examen des questions du public et des réponses du maître d'ouvrage.

La liste des textes de référence est portée dans le tome 1
Les partis d'aménagement envisagés :
Il est indiqué que le projet consiste en un réaménagement global de la RD920 sur les emprises actuelles, il n'a pas fait l'objet de d'une étude de variante de tracé.
La solution à 2X2 voies évitant les ralentissements qui s'observent lorsque le nombre de voies est variable sur un même itinéraire, et permettant une juxtaposition des différents modes de déplacement pour autant que la largeur de l'emprise l'autorise.
Dans ces conditions l'aspect sécuritaire des déplacements cyclables a semblé préférable en retenant des aménagements de type pistes cyclables.
La continuité des pistes cyclables est réalisable sur l'ensemble de l'itinéraire sauf au droit de l'hyper centre d'Antony ; l'emprise de la voie dans ce secteur est réduite et la Maire d'Antony a souhaité que les places de stationnement soient conservées pour assurer le maintien de la vie locale et son commerce. Dans le cas contraire la perte en places de stationnement serait de 28 % au Sud et de 49 % au Nord de l'hyper centre.
Des itinéraires de substitutions à l'Est et à l'Ouest sont donc projetés.

Par ailleurs l'insertion d'une voie de transport en commun en site propre (TCSP) sur le boulevard du Maréchal Joffre :
Un choix d'implantation du TCSP s'est porté sur le boulevard du Maréchal Joffre, sur la section entre la rue de Fontenay et la place de la Gare, juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine.

L'accès à la gare RER de Bourg-la-Reine et la fréquence de 35 bus à l'heure, font que le maître d'ouvrage retient l'aménagement d'un couloir de bus dans le sens de la circulation, une piste cyclable, des nouvelles implantations d'arbres.
Les effets sur les déplacements et les transports :

Au plan de la circulation routière il est à noter que les études de trafic montrent une diminution du flux moyen journalier de l'ordre de 15 % sur la section Nord de Bourg-la-Reine à Antony centre et un report de trafic sur les axes parallèles à la RD 920, soit sur les RD 67 et RD 77 à Sceaux avec plus de 8 % de trafic supplémentaire, ou encore la RD 126 à l'Hay-les-Roses avec plus de 5 % de trafic en plus dès la mise en service de la RD 920.

Au plan de la circulation des transports en commun :
Le réseau des bus pourra être couplé entre le système SIEL de la RATP, et SITER du Conseil Général des Hauts de Seine permettant d'assurer une meilleure fluidité et régularité de ce mode de transport.

Le Commissaire Enquêteur retiendra les différents coûts collectifs induits par ce projet :

Liés à la pollution de l'air :
Le projet contribuerait à une diminution des coûts collectifs liés à pollution atmosphérique d'environ 1200 euros/jour (soit 3 %) en comparaison avec l'état initial.

Liés à l'effet de serre :
Le projet apporte une diminution d'environ 700 euros/jour (soit environ 2 %) par rapport à la situation de référence en 2020.

Bilan de la consommation énergétique :
La baisse du trafic de 4 % entraînera une diminution de la consommation énergétique (notamment de diésel)

A ce stade de l'étude les coûts des mesures en faveur de l'environnement sont estimés à ce stade de l'étude à environ 9,3 M€ soit environ 12 % du coût global du projet.

Les travaux relatifs à ce projet s'échelonneront sur la période fin 2010 à 2018, les effets des différentes tranches du projet sur l'environnement social et physique ont été appréciés par le maître d'ouvrage qui a présenté les mesures pour en limiter les inconvénients.

5.2.3 Tome 3

Pièce H : évaluation économique et sociale (LOTI)

Ce document de 73 pages est constitué de textes, documents graphiques, et de cartes.

Il est rendu obligatoire par un effet de seuil du coût prévisionnel du projet en relation avec la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, (LOTI), et les textes subséquents pour son application.

Il consiste à établir une évaluation socio-économique du projet en valorisant en termes monétaires les coûts et les avantages qu'il génère pendant une période de 30 ans à compter de la date de mise en service (2019) par rapport à une situation de référence , et d'en déduire des indicateurs de rentabilité socio-économique.

Le maître d'ouvrage donne l'information suivante : la méthode d'évaluation disponible s'applique à des opérations routières nouvelles ; elle ne prend pas en compte les avantages que procurent les aménagements dont bénéficieront les piétons et les cyclistes par exemple.

Aussi le Commissaire Enquêteur ne retiendra que les éléments les plus significatifs.

Définition des zones d'études

Elles sont établies en fonction des aspects du projet qui influent sur l'ampleur des répercussions possibles.

La zone de proximité (zone rapprochée) est constituée des communes traversées directement par le projet

La zone de référence :

Il s'agit des 26 communes au-delà des communes riveraines de la RD 920, concernées par les effets du projet en matière de transport. Elles appartiennent aux départements suivants : les Hauts de Seine, le Val de Marne, l'Essonne.

Situations étudiées et période d'évaluation :

-la situation actuelle : c'est la situation initiale au plan des zones d'étude ;

-la situation de référence : c'est la situation à l'échéance de l'aménagement, mais sans aménagement ;

-la situation à la réalisation du projet : c'est la situation de référence à laquelle l'aménagement est ajouté.
L'évaluation a été calculée sur une période de 31 ans, 30 ans d'exploitation et 1 an de travaux (artifice de calcul comptable concentrant sur l'année n-1 les investissements).

La période d'évaluation s'étend de 2018 à 2048, la mise en service étant en 2019.

Les effets pris en compte :
-Les flux de transport, mesure multicritère des répercussions que le projet peut avoir sur tous les modes de déplacement.
-Les services rendus aux usagers et avantages pour la collectivité ;
-L'aménagement, l'urbanisme, le développement et l'emploi ;
-L'environnement et la qualité de vie.

Au plan démographique :
Sur la période 1982-2006 la population de la zone d'étude rapprochée passe de 254 028 à 270 502 habitants soit une croissance de 6,5 %, durant la même période la zone de référence a cru de 6 %.
Les 3 départements concernés et l'Ile de France ont eu des croissances supérieures.

Au plan de l'habitat :
La zone de référence compte en 2006, 396 211 logements, soit par rapport à 1999 une croissance de 5,6 %
La zone rapprochée compte en 2006, 124 909 logements, soit par rapport à 1999 une croissance de 6,5 %.
Il s'agit pour l'essentiel d'un habitat collectif et de résidences principales.
Cette croissance si elle se poursuit aura une incidence sur l'offre de transport au même titre que le développement des activités économiques.

Au plan de l'emploi et des activités
Dans la zone de référence il est recensé environ 443 772 actifs soit 50,8 % de la population totale. Le taux d'activité (15-64 ans) s'établit à 74,9 %. Ce dernier taux est peu différent celui de l'Ile de France (74,7 %).
En 2006 le chômage s'élève à 10,5 % soit inférieur d'un demi-point à celui de

l'Ile de France, en légère diminution par rapport à 1999.

Dans la zone rapprochée il est recensé en 2006, 135 859 actifs soit 45,3 % de la population de la totale ; quant au taux d'activité il de situe à 74,8 %. Ces chiffres reflètent une certaine disparité entre les communes. Le chômage en 2006 concerne 13 101 personnes soit 9,6 % de la population totale : taux en légère diminution depuis 1999.

Structure et dynamique des emplois sur le secteur d'étude

Localisation des emplois

La zone de référence offre en 2006, 377 068 emplois soit 6,8 % de l'emploi en Ile de France. La zone rapprochée offre en 2006, 116 115 emplois, les communes de Massy et d'Antony, qui regroupent respectivement 25 664 et 21 705 emplois, concentrent plus de 40 % emplois.

La RD 920 dessert les bassins d'emplois de Massy, d'Antony et Montrouge, ainsi que le pôle de Rungis via l'A 86 et Paris à son extrémité Nord. Elle permet l'accès aux zones d'emplois (INSEE) de Boulogne Billancourt, de Vitry sur Seine et d'Orly qui concentrent plus de 700 000 emplois.

Les secteurs d'activité du tissu économique

Dans la zone de référence le secteur tertiaire représente 81 % des emplois. Le secteur industriel en en compte 11,1 %. La construction correspond à 5,7 % des emplois, l'agriculture 0,2 %.

Dans la zone rapprochée le tertiaire représente 82 % des emplois, le secteur industriel 11,3 %, enfin la construction est présente à hauteur de 4 ,6 % des emplois des villes traversées par la RD 920. L'agriculture ne concerne que 0,2 % des emplois.

Le tissu économique local

La zone de référence compte 782 entreprises de plus de 50 salariés dont 50 % sont répartis entre les communes de Massy, Antony, Ivry sur Seine, Rungis, Vitry sur Seine et Montrouge.

Les grandes entreprises

Dans la zone de référence, 16 entreprises de plus de 1000 salariés se répartissent suivant 11 communes et 3 entreprises se répartissent selon les communes au nombre de 3.

Le pôle Orly-Rungis
La zone de référence concerne plus particulièrement le marché d'intérêt National de Rungis qui offre 12 029 emplois et 1213 entreprises et l'aéroport d'Orly qui génère 28 000 emplois.

Les opérations d'urbanisme
Dans la zone rapprochée il est recensé 16 opérations en cours d'étude, programmée ou en cours de réalisation : elles concernent les secteurs de l'habitat, du commerce et des activités.
-Les aménagements de voirie et de transports en commun
-Les projets des Hauts de Seine qui sont en relation avec la présente enquête
-La réalisation d'une liaison intra départementale entre la Croix de Berny à Antony et Clamart.
Il s'agit d'une ligne de tramway de huit kilomètres et demi et assurera un maillage entre le RER B, le Trans-Val-de-Marne et le tramway Chatillon-Vélizy-Viroflay. Il pourra être par la suite prolongé jusqu'à Issy-les-Moulineaux ;
-La réalisation du tramway T6 Chatillon-Vélizy-Viroflay ;
-Le prolongement de la ligne 4 du métro jusqu'à Montrouge (début des travaux en 2006), puis jusqu'à Bagneux, (début des travaux en 2011).

Les projets du Val-de-Marne qui sont relation avec la présente enquête :
-Ligne de métro automatique de rocade à l'étude actuellement entre Arcueil-Cachan RER B, et Val-de-Fontenay RER A, ligne interconnectée avec 5 lignes de RER, 3 lignes de métro et une ligne de tramway.

-Création du tramway T7, Villejuif/Athis Mons/Juvisy, ligne de 11km sensiblement parallèle à la RD 920 et la ligne B du RER, mise en service en 2013, pour une fréquentation estimée à 36 000 voyageurs/jour.

Le projet de la Région Ile de France :
Il s'agit de l'Arc Express un réseau maillé d'un métro automatique de rocade souterrain de 60 km desservant les pôles économiques et d'habitat de la petite couronne. A l'horizon 2015 la prévision de trafic journalier est de l'ordre de un millions de voyageurs.

Le projet de l'Etat
Le « Grand huit », projet de métro automatique long de 130 km fonctionnant en continu autour de Paris qui reliera 8 pôles d'excellence au centre de Paris.

Cadre de vie et environnement
Patrimoine culturel et naturel
-Les sites et monuments :
Des sites inscrits et classés ont été recensés sur l'ensemble du secteur d'étude, pour leur caractère paysager, artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.
-Le patrimoine naturel ;
Protection et inventaire du patrimoine naturel : Il s'agit de la ZNIEFF de type 2 à savoir la vallée de la Bièvre, mais aussi du Parc de Sceaux, et de l'ensemble des parcs et jardins localisés sur la zone d'étude ainsi que les arbres d'alignements et remarquables.

Les pôles d'attractivité et les équipements :
Sans en mettre la liste on constate que la zone d'étude est pourvue en équipements culturels, administratifs, de sports et de loisirs et sanitaires

Transports
Mobilité
Ile de France
-L'Enquête Globale de Transports réalisée par la DREIF en 2001 & 2002 montre que plus de 35 millions de déplacements sont effectués chaque jour de semaine, répartis de la manière suivante :
44 % en voiture, mode marquant une certaine inflexion récemment ;
19,4 % en transport en commun, mode marquant une certaine stagnation ;
20 % des déplacements ont pour motif le trajet domicile/travail ;
69 % des déplacements sont du type petite couronne/petite couronne ;
33,4 % des déplacements sont du type grand couronne/grande couronne.

Flux sortant de la zone d'étude
Il représente 111 509 voyageurs/jour dont 34 % se dirigent vers les Hauts de Seine et 30 % vers Paris qui utilisent pour les déplacements domicile / travail à

40 % une voiture particulière et à 37 % les transports en commun.

Flux entrant dans la zone d'étude
Il représente 104 869 voyageurs/jour, 33 % viennent des Hauts de Seine, 24,3 % de l'Essonne, 17,8 % du Val-de-Marne et 13,3 % de Paris pour les principaux.
56 % des actifs utilisent une voiture particulière et 32 % utilisent les transports en commun.

Le trafic routier sur les zones d'étude
Les éléments essentiels à retenir sont les comptages effectués en 2007 sur les tronçons de la RD 920, ce sont les Trafics Moyens Journaliers Annuels ;

Section Sud, de Massy à Bourg-la Reine
Cette section supporte un trafic de :
21 766 véhicules/jour entre le carrefour avec l'avenue Léon Jouhaux et la Croix de Berny ;
31 261 véhicules/jour entre la Croix de Berny et la place de la Libération ;
15 766 véhicules/jour sur l'avenue du Maréchal Joffre, et 16 702 véhicules/jour sur l'avenue du Général Leclerc

Section Nord, de Bourg-la Reine à Montrouge
Cette section supporte un trafic de :
42 438 véhicules/jour entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine et le carrefour de la vache Noire à Montrouge ;
35 412 véhicules/jour entre le carrefour de la Vache Noire à Montrouge et la limite communale Nord.

L'observation du trafic aux heures de pointe du matin et du soir montre un réseau saturé dans le sens Massy/Bourg-la-Reine dans la traversée du centre-ville d'Antony, dans la traversée de Bourg-la-Reine au droit de la place de la libération et sur l'avenue du Général Leclerc.
Dans le sens Bourg-la-Reine/Massy le réseau est saturé à l'heure de pointe du matin et du soir dans la traversée du centre-ville d'Antony et de l'avenue du Maréchal Joffre.

L'accidentologie

Les données de 2007, recensent les accidents tout au long de la RD 920 et les victimes qui en résultent : ainsi entre 2002 & 2006 il a été relevé 402 accidents et 496 victimes dont 418 blessés non hospitalisés, 67 blessés hospitalisés et 11 tués. Sur la même période 62 % des accidents ont eu lieu en intersection.

Structuration du territoire

Dans ce chapitre il est rappelé les principales dispositions du Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France (PDUIF approuvé en 2000) et une description des réseaux routiers (primaires et secondaires), les transports collectifs, et au niveau de la zone d'étude le réseau de bus et le réseau ferré, la description concerne aussi le réseau régional de bus Mobilien et une cartographie des circulations douces.

Le PDUIF a pour objectifs :

-une diminution de 3 % du trafic automobile,

-une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 % en déplacements ;

-le doublement du nombre de déplacements à vélo.

Les effets de l'aménagement : impact du projet retenu et bilan des éléments économiques et financiers liés à sa réalisation :

Le maître d'ouvrage donne l'avertissement suivant : la méthode de calcul de rentabilité employée telle qu'elle est décrite dans les instructions-cadres de 2004 est davantage adaptée à la création de voiries routières plutôt qu'au réaménagement de voies existantes : le calcul de rentabilité présenté ne permet donc pas d'apprécier la rentabilité de l'ouvrage.

Cependant le modèle de prévision de trafic à l'horizon de 2020 de la RD920 montre une diminution du trafic de l'ordre de 15 % de Bourg-la-Reine à Antony centre mais aussi un report du trafic sur des axes parallèles à la RD 920 tels que les RD67 et RD 77 à Sceaux avec plus de 8 % de trafic supplémentaire, ou encore la RD126 à l'Hay-les-Roses, avec plus de 5 % du trafic reporté.

Par ailleurs sont rappelés les incidences sur les transports collectifs dont les lignes de bus, le réseau ferré, les circulations douces, l'aménagement des trottoirs et des passages piétons, la réduction de vitesse, les activités économiques et les équipements de proximité.

Effets du projet sur l'environnement

Pollution de l'air :

Les coûts environnementaux annuels liés à la pollution de l'air (oxydes de carbone, de soufre, et d'azote) sont inchangés par le réaménagement de la section Sud de la RD920.

Cependant il est indiqué que sur les sections où cohabitent cyclistes, piétons et véhicules automobiles il devrait y avoir une diminution des gaz d'échappement due au report du trafic routier notamment vers l'A6 et à la réduction de la vitesse et à la régulation du trafic.

Nuisances sonores :

L'étude acoustique indique que le projet n'implique pas une augmentation des niveaux d'exposition sonores à long terme supérieure à 2dB(A).

Pour conclure la méthode de référence pour apprécier les avantages ou non du projet du point de vue monétaire n'est pas applicable car certains gains ne sont pas quantifiables avec cette méthode.

6 Examen des observations du public

6.1 Introduction

Comme indiqué au chapitre 3, cinq registres ont été annotés. Les documents remis, textes, pétitions, dossiers ont tous été enregistrés dans chacun des registres au fur et à mesure de leur dépôt.

L'ensemble des pièces versées est au nombre de 271. La loi donne au Commissaire Enquêteur la possibilité de répondre à chacune des annotations, soit de les regrouper par thèmes et de répondre à chaque thème.

Dans le cas présent et compte tenu de l'intérêt manifesté par le public pour ce projet de requalification viaire, le Commissaire Enquêteur a fait le choix de répondre aux questions regroupées par thème.

6.2 Les annotations individuelles

6.2.1 Préambule

Les 271 pièces ont été soumises au maître d'ouvrage, le Président du Conseil Général des Hauts de Seine afin que celui-ci puisse donner son avis et ses commentaires techniques sur chacune d'entre elles.

Ces pièces ont fait l'objet par le Commissaire Enquêteur d'un classement ordonné par registre. Chacune d'entre elle est décrite ou renvoyée à l'original. Elles sont toutes réparties entre 5 thèmes. Le tableau en résultant est un document de 45 pages.

Le tableau qui figure ci-après a été soumis comme indiqué ci-contre au maître d'ouvrage. Celui-ci a transmis ses avis et commentaires relatifs aux observations retranscrites par le Commissaire Enquêteur dans un document de 54 pages reprenant les 5 thèmes proposés par le Commissaire Enquêteur. Chaque thème est abordé pour chacune des 4 villes concernées.

Ces 5 thèmes généraux auxquels il est fait référence dans les documents précités sont les suivants :

1- Le parti du projet
2- Les circulations et VRD
3- Les circulations douces
4- L'environnement
5- L'échéancier des phases opérationnelles

6.2.2 Tableau des questions

		Tableau des observations et des documents joints aux 5 registres d'enquête		**definitions des thèmes correspondants aux observations et documents remis :** **thème 1 : le parti du projet** **thème 2 : les circulations & VRD** **thème 3 : les circulations douces** **thème 4 : l'environnement** **thème 5 l'échéancier des phases opérationnelles** * **doute sur la lisibilité nominative et ou absence de nom identifiable**
N° annotation	**Nom du signataire**	**Résumé de l'annotation**	**Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage**	**Commentaires du commissaire enquêteur et renvoi à l'un des thèmes définis etr rédigés par le commissaire enquêteur**
Massy				
1.01	anonyme	feux rouges à conserver au rond-point, terre-plein central à conserver entre l'avenue Kennedy et la rue P. Boudet (éviter le TAG). Aménagement stationnement av. Kennedy entre la rue de la Saussaye et la RD920, (longitudinal).		thème 2

1.02	M. D. Grosjean Association dévelop. Des TC et de la défense de l'environnement	7 documents remis , le projet apporte une amélioration importante sauf pour les cyclistes et les T.C.	les maître d'ouvrage répondra de manière détaillée aux points évoqués dans les 7 documents	thèmes 3 et 4
1.03	M. ou Mme Roche	Circulation venant de province empruntant la RD920: empêcher le TAG à destination de la rue P.Boudet. La réduction de la largeur des files de circulation présente un danger pour les bus ,VL et 2 roues à moteur		thèmes 1 et 2
1.04	M. Michel Roche	Giratoire JF Kennedy: la déflexion de trajectoire dans le sens Province/Paris n'est pas conforme : le rayon doit être inf. à 100m. Voir le schéma remis pour réiquilibrer les 3 branches de ce carrefour: il s'agit de réduire la vitesse d'accès.		thèmes 1 et 2
1.05	Mme Bernadette Fourquet	Réitère une demande de manière à éviter le TAG vers la rue P. Boudet à partir de la RD920 dans le sens Province/Paris (mouvement dangereux). Le secteur commerçial d'Anthony le long de la RD920,côté ouest, secteur de la Poste, les piétons ne sont pas protégés de la circulation des véhicules dans les traversées: proposition de mettre un feu tricolore régulant la vitesse des véhicules.		thème 2

N° annotation	Nom du signataire	Résumé de l'annotation	Avis et commentaire technique de la commune ou renvoi à une note thématique de la commune	Commentaires du commissaire enquêteur et renvoi à l'un des thèmes définis etr rédigés par le commissaire enquêteur
Antony				
2.01	M. Beau-Laupie	demande d'un feu tricolore aux intersections de l'Av du Mal Leclerc et des rues du Progrès et de Mainville pour assurer la sécurité des mouvements des véhicules empruntant ces voies.(dem. en 2008)		thème 2
2.02	Mme G. Santelli	itinéraire cyclable de substitution entre Croix de Berny et rue Coustou rend impossible l'accès aux commerces: diminuer largeur de trottoirs soit supprimer une file de stationnement.		thème 3

2.03	M.G. Morel	Souhaite le remplacement des platanes dégradés par des marronniers plus adaptés au Bd urbain et à l'entretien par les services		thème 4
2.04	Mme D. Peretti*	opposée au projet estimant un report de traffic significatif sur le réseau local notamment la rue J. Ferry		thème 1
2.05	M. B. Edouard	satisfait du projet...mais itinéraires de substitution pour les cycles notamment Sud-Nord est absurde:faire piste sur la RD920 de J. Monnet Fenzy les pistes traversantes non protégées. Les accès au conservatoire sont inadaptés.Localisation de la Belle-Levantine erronnée sur doc graphiques.		thèmes 2 & 3
2.06	Mme N. Dutheil Association riverains parc de Sceaux	Av Raymond Aron, sens Paris province avec piste cyclable, trottoir réduit, proposition piste bidirectionnelle sur chaussée de préférence ds le sens Paris province (Croix de Berny)		thème 3
2.07	MMe Rangaussi*	Satisfaits du projet mais regrettent l'absence de continuité des pistes cyclables: risque de confusion avec les trottoirs. Concernant les platanes même remarques que monsieur Morel. Point positif: création d'un feu tricolore au droit de la rue Paul Bourget		thèmes 2,3 & 4

2.08	M. R. Thiibault	Opposé au tronçon de piste cyclable de la Croix de Berny à la place de laLibération côté gauche en direction de Bourg-la-Reine car le trottoir disposerait d'une largeur réduite insuffisante pour les enfants et les personnes AMR.		thèmes 2 & 3
2.09	M. M. Legrand	idem		idem
2.10	M. Phan Van Dahn	idem et fourni comme exemple à Châtenay Malabry, l'avenue Roger Salengro, et la future RD 7 de la porte d'Italie à Villejuif		idem
2.10b	M. et Mme Bal	Opposés à la piste cyclable qui réduit le trottoir av. R. Aron en direction de la Croix de Berny		thème 3
2.11	M. Simonet	Opposé au projet car aujourd'hui les goulots d'étranglement existants aux extrêmités de la ville et au droit du marché ont pour effet d'engager la circulation de transit sur le réseau de la voirie communale.Le projet renforce cet effet. Estime que la RD920 doit rester un axe de transit.		thème 1

2.12	M. Desarnaud	Opposé au projet car il estime que l'impact en occupation du sol des pistes cyclables est trop important par rapport au faible trafic de cyclistes.Par voie de conséquence la réduction de places de stationnement nuirait aux personnes âgées. La réduction de la vitesse des véhicules augmenterait la production de benzène.La conception du carrefour RD920 & la rue Kennedy rend plus difficile le mouvement de TAG en venant du sud.Souhaite conserver la RD920 en grande route et éviter la diffusionde de la circulation de transit dans le réseau communal.		thème 1
2.13	M. B. Boëtte	Satisfait du projet dans toutes ses dimensions		thème 1
2.14	une antonyenne d'adoption	idem		thème 1
2.15	M. Alain	idem		thème 1
2.16	M. J.F. Soulas	Favorable au projet mais regrette que celui-ci ne débute pas au carrefour RN 188/RD920 de manière à en assurer le fonctionnement en relation avec les pôles d'activités de Massy & d'Antony.La densification des constructions au centre d'Antony empêche la continuité de la piste cyclable et la réalisation d'un terre-plein central végétalisé: Bourg la-Reine est un contre-exemple à retenir.Actuellement un car stationné devant le Select empêche une camion et un bus de passer.		thèmes 1,3 & 4

2.17	M. P.	Souhaite la réalisation de ce projet tant attendu		thème 1
2.18	M. Le Conte	Soutient ce projet		thème 1
2.19	Mme M. Ristord	Soutient ce projet dans toutes ses dimensions.		thème 1
2.20	MME Eichner	idem		thème 1
2.21	A & M Coylier*	idem		thème 1

2.22	M. JM Fruit	souhaite que à l'occasion de la réalisation de ce projet des parcs à vélos soient implantés en nombre et devant la mairie et surveillés		thème 3
2.23	Me Corbier	concernnat la rue P. Bourget demande confirmation de l'aménagement de sécurité pour les piétons: doc. : tome 2 page 214, tome 1 plan. 3		thème 2
2.24	M. H. Nadine*	voir lettre jointe ou à joindre ?		
2.25	Famille Villatil	souhait du maintien des abres et du remplacement de ceux abattus 107 & 107bis av. A. Briand, 3 platanes. Insiste sur le rôle que jouent ces arbres.		thème 4
2.26	M. C. Cunniet	Espère que dans le photo-montage du futur carrefour avec la rue JF Kennedy les panneaux publicitaires 4X3 auront bien disparu. Souhaite que les réglements de la publicité limite l'affichage commercial au format 50X70cm.		thème 4

2.27	Mme Dadian	idem 2.06		thème3
2.28	M. D. Michel	Félicite les services du CG 92 pour la qualité des documents et pour la bonne tenue de la concertation préalable. Favorable au projet assorti de 3 remarques: La mesure du report estimé de la circulation sur le réseau communal n'apparaît pas dans l'étude d'impact. Le Commissaire Enquêteur est invité à se rendre rue de l'Abbaye entre 7h30 & 8h30 et avenue Léon Blum entre 18h 19h.Demande une explication à la baisse de 17% du trafic au droit de Antony Centre et que à l'extrêmité sud il augmente de 0,5%. Souhaite donc une amélioration de ce projet de manière à rendre fluide les mouvements aux carrefours (Mounié/Moulin), les TAG & TAD dotés d'une réser ve suffisante. Réserver des places pour les livraisons.Toutes choses pour éviter d'abaisser l'écoulement du trafic sur la RD920.Les mesures de réduction des nuisances phoniques aux points noirs seront précisées par la CG 92 en réponse à cette demande.Pistes et bandes cyclables, 2 remarques: l'itinéraire de substitution sud/nord est dissuasif trouver un dispositif plus simple.Pistes cyclables sud d'Antony: risque de conflits avec les véhicules en sta		
2.29	Mmes F. Petit et H. Busson APECA	remise d'un document relatif au fonctionnement du Conservatoire de Musique d' Antony en relation avec les difficultés d'accès de stationnement pour les véhicules que ne semble pas régler de manière significative le projet de la RD920 au droit de cet équipement. Une étude spécifique est demandée qui abordera l'offre possible par un TC local	le maître d'ouvrage examinera attentivement le document remis qui devrait permettre d'améliorer la desserte de cet équipement	thème 2

2.30	Th Denis	estime illusoire de penser que les itinéraires de substitution cyclables seront empruntés par les collégiens en particulier, qui sera responsable en cas d'accident ?		thème 3
2.31	Mme A. Ramzi	estime que la continuité des titnéraires cyclables doit être assurée tant en section courante que dans la traversée des carrefours, c'est un gage de sécurité de ce mode de déplacement.		thème 3
2.32	Mme M. Goudraut représentant M. Thibault riverain du parc de Sceaux	La piste cyclable du côté des pavillons telle qu'elle est projetée est dangereuse car la largeur du trottoir qu'elle emprunte est d'autant réduit. Proposition d'une translation sur l'alignement opposé d'une piste bi-directionnelle		thème 3
2.33	Mme Y. Firivo présidente de l'APPA	indique que des membres d'association passeront pour prendre connaissance du dossier		
2.34	M. R. Zitouni	estime qu'il ya des tronçons de voie notamment au droit du conservatoire de musique de 200 et 500m sans feux intermédiaires ce qui autorise desvitesses excessives si des dispositifs de limitation ne sont pas installés. De l'av. Léon Jouhaux à l'av. J. Monet la piste cyclable est insuffisamment sécurisée par rapport aux véhicules qui stationnent, l'habitude de l'épi devra être encadré par des protections notamment au droit des entées charretières		thèmes 2, 3

2.35	M.D. Mandon, commerçant la Vie Claire, 38 av de la division Leclerc	souhaite être informé de l'échéancier des travaux au droit de son commerce	l e maître d'ouvrage fournira les dernier échéancier des différentes phases de travaux par tronçons au moins en terme de durée de travaux	thème 5
2.36	M. Senant maire d'Antony	Le projet de carrefour entre la RD920 et l'av. Léon Jouhaux ne semble pas tenir compte de l'impact du parc d'activités économiques et technologiques projeté de 45ha Antonypole. Rechercher un effet signal à cette porte d'entrée		thèmes 2 et 4
2.37	Mme D. Bourrel	cette personne indique déposer une note relative aux aménagements cyclables et des TC		thèmes 2, 3
2.38	M. J. Cottin	Attire l'attention des auteurs du projet sur le manque de sécurité des pistes cyclables insuffisamment isolées des trottoirs et des aires de stationnement et des véhicules aux intersections.		thèmes 2, 3
2.39	M. H. Devos	questions relatives à l'amélioration de l'écoulement des eaux de surface le long de l'avenue R. Aron, côté de l'US Métro		thèmes 2,

2.40	M. JM Cortambert	cosidère le projet trop contraignant et pas assez sécurisé: les études relatives aux pistes cyclables doivent être refaites de manière à assurer leur continuité zet sans détour		thèmes 1, 2, 3
2.41	V. Pelletier-Lebon	regrette l'absence de continuité des pistes cyclables entre la Croix de Berny et la place du 8 mai. Demande une plus grande sécurité dans le franchissement des carrefours.		thèmes 2, 3

2.42	Mme C. Chevalier	Rejoint l'intervention de M. Cunniet relative à "l'hydre" publicitaire. Demande une réglementation pour sa suppression et ou sa limitation. Souhaite un itinéraire cyclable sans détour.		thèmes 3,4
2.43	M. J.Y. Senant Maire d' Antony	Estime insuffisante la prise en compte de l'mportance du projet Antonypole, parc d'activités technologiques projeté de 45ha dont l'accroche urbaine majeure se situe sur la RD920 au carrefour avec l'av. Léon Jouhaux	Le maître d'ouvrage proposera des solutions en réponse au courrier du Maire	thèmes 1, 2,4
244	Mme M. Chaime	Considère que tous les aspects du projet constituent une amélioration significative par rapport à la situation actuelle		thème 1
245	Mlle M. Géry	Souhait de voir des pistes cyclables dans les rues du centre ville et de celui-ci au lycée Descartes		thème 3
246	M. P. Brie	Regrette l'absence d'une variante étudiée simulant sur l'ensemble du projet un TCSP de manière à apprécier le transfert modal qui en résulterait. La note remise comprend 4 autres points. (voir la note)	Le maître d'ouvrage après examen de la note répondra aux 5 points de la note	thèmes 1,2,3

247	Mme L. Gény	Estime que le projet est une avancée cependant note un "bémol", dans l'absence de TCSP et de pistes cyclables (sur la RD920 ndlr) dans le centre d'Antony, les itinéraires de substitution ne seront utitlisés.		thèmes 2, 3
248	M. B. Gakeroot	Ne comprends pas les raisons qui ont prévalu quant au détournement des pistes cyclables au centre d'Antony. La note remise comprend plusieurs questions relatives à ces pistes. (voir la note)	Le maître d'ouvrage fournira les réponses et explications aux interrogations de la note.	thème 2, 3
249	M. B. Mohamoud	Considère que le projet apporte une amélioration dans tous les domaines		thème 1
250	M. J.Fr. Briend	Estime que ce projet doit être revu sur l'itinéraire des pistes cyclables au centre d'Antony. Considère contradictoire les arguments du dossier avancés pour justifier de l'itinéraire de substitution. (voir la contribution)	Le maître d'ouvrage apportera les reponses à cette contribution	thème 3

251	M. M. Wilkelau	Souhaitant implanter son activité sur le linéaire commercial d'Anthony considère que la suppression de places de stationnement sur la RD 920 consécutives à l'installation d'une piste cyclable est de nature à remettre en question cette implantation. Une annotation anonyme suit cette contribution "ne croyez-vous pas que les cyclistes sont aussi des consommateurs ?, une place de stationnement est égale à 10 palces de vélos.		thème 2, 3
252	M. C. Garnier	marque son opposition au projet en ce sens qu'il considère que les déplacements cyclistes en sont exclus notamment dans le centre d'Antony. Des exemples et propositions sont présents dans une note. (voir la note)	Le maître d'ouvrage répondra à la note déposée par cette personne	thème 1, 3
253	M. Martin	remet un texte par lequel il indique adhérer à la note précedente et à celle de M. Nadin du 8 juin. Estime qu'aucun cycliste n'utilisera un itinéraire "bis" et définit les caractéristiques d'une piste cyclable ouverte à tous et sécure.	Le maître d'ouvrage répondra à la note déposée par cette personne	thème 3
254	Mme L. Royer	Ne comprend pas comme étudiante utilisatrice d'un vélo qu'à Anthony la piste cyclable est détounée.		thème 3

255	Mme F. Sallet	Pour des pistes cyclables sans détour		thème 3
256	C. Niaffe	idem		idem
257	M. G. Fromentin	idem		idem
258	R.*	idem		idem
259	C. Nyffenegger	idem		idem

260	Antony à vélo, antenne locale de l'association MDB	Remise d'une note de 4 pages traitant de 4 points: 1, la RD 920 doit être rendu accessible aux cyclistes au centre d'Antony,2, l'implantation des pistes cyclables doit être précisée notamment aux carrefours, 3, largeur de la piste, 4, couloirs de bus plutôt que contre-allées	Le maître d'ouvrage répondra de manière détaillée à la note déposée	thèmes 1,2,3
261	Association MDB soutenue par: M.M. Pewez*, MM. C & B. Latombe*, Mme C. Nyffenegger, M. M. Messier	considère que la concertation préalable à la présente enquête n'a pas été prise en compte émet 7 critiques dans le note remise ayant trait aux déplacements à vélos à l'échelle du projet (voir note)	Le maître d'ouvrage répondre de manière détaillée à la note remise	thème 3
262	M. M. Messier	Souhaite une piste cyclable continue pour accéder aux commerces.		thème 3
263	M. X. Fellman	Souhaite des pistes cyclables sur toutes les routes de toutes les villes de France		thème 3
264	M. A. Charpentier	Demande de pouvoir circuler à vélo partout où les véhicules accèdent		thème 3

265	T. Dervaux	Les détours des pistes cyclables dissuadent de la politique en faveur du vélo		thème, 3
266	M. M. Stoens	Enfants vont à vélos au lycée en empruntant la RD 920 qui est dangereuse souhaite des pistes cyclables.		thème 3
267	M. Thibaut Derrier	reprend le document de MDB et les 7 critiques.		thème, 3
268	M. J. Baudu	remet une note d'opposition aux itinéraires cyclables de substitution		thème 3
269	Mme L. Perottet	idem note MDB		thème 3

270	Mme C. Ginestet-Perottet	idem note MDB		thème 3
271	M. C. Le Guenne	idem note MDB		thème 3
272 à 295		idem la note MDB signée par les personnes suivantes: S. Mandroux, S*, U*, M. N. D*, Mme V. Stoens, Le Thi Minh Tâm, Le Van Long, F. Royer, MMme Bertrand, M. J. Le Moigne, M. B. Baice root, M. P. Bertrand, C. Le Berre, M. M. Guyomard, Mme E. Svandra, Mme C. Lefebvre, Mme B. Fromentin-D*, M. G. Fromentin, M. M. Jossinet, Mme I. Ledigarcher, M. E. Perottet, mme F. Sallet, L. , R., L., Drien, A*, M. P. Rufat CM,	le maître d'ouvrage fera une réponse d'ensemble	thème 3
296	Mme C. Mollière	reprise de la note Antony à vélo		thème, 3

297	Mme B. Fromentin-Denozière	Suivant une note remise souhaite des pistes cyclables qui offrent des caractéristiques décrites dans la note	le maître d'ouvrage examinera attentivement le document remis et apportera les réponses qui lui reviennent	thème 3
298	M. P. Toulouse secrétaire Gal de MDB	Demande un changement d'attitude du département des Hauts de Seine à l'égard du vélo	réponse du maître d'ouvrage ?	thème 3
299	Mme S. Ensslen	idem note MDB		thème 3
2.100 à 2.102	Mme Fromentin-D, R.B*, Mme D. Sghher	idem note Antony à vélo		thème 3
2.103	Mme D. Bourrel	Inquiète par : l'absence de TCSP et de piste cyclable sur la RD 920 au centre d'Antony.(voir note)	Le maître d'ouvrage examinera cette note	thème 3

2.104	M. H. Nadin	Remet une note: considère qu'il faut anticiper une tendance à l'usage des vélos qui va s'amplifier donc de mettre sur une même chaussée cyclistes et automobilistes	le maître d'ouvrage examinera cette note et y répondra	thèmes, 1, 2,3
2.105	M. B*	intervention n'ayant pas de rapport avec l'objet de l'enquête		
2.106	Mme C. Meyrand	Satisfait du projet dans toutes ses dimensions		thème, 1
2.107	C*	Souhaite un accès à vélo au centre d' Antony		thème, 1
2.108	Monthyn	idem		thème 1

2.109	Mme Rolle*	idem et demande que le CG se penche sue la RD 67, rue de Chatenay qui supporte un trafic de 2 et 4 roues important de 6h à 23h.	Le maître d'ouvrage examinera la question de la RD 67	thème , 1
2.110	Mme C. Martin	favorable au projet et souhaite que les itinéraires cyclables de substitution bénéficient du statut d'une zone 3		thème, 1
2.111	Mme B. Bi*	ne comprend pas l'absence des piste cyclables au centre d'Antony		thème, 1
2.112	Mme B. Ma*	idem		idem
2.113	Mme J. O' Donovan	2 demandes précises: plus de sécurité à l'intersection de la RD 920 avec l'av. Jeanne d'Arc, et des pistes cyclables pour joindre les collèges		thèmes, 2, 3

2.114	Mme T; ROBERT	Demande la prise en compte des déplacements à vélo sur le territoire d'Antony		thème, 1, 3
2.115	Mme C. Tolosana	Souhaite que la sécurité des déplacements des piétons soit mieux assurée notamment les plus vulnérables. Souhaite la continuité des pistes cyclables		thèmes 2, 3
2.116	Mme C. Le Moal	2 questions: l'accessibilité du conservatoire de musique est problématique, demande de relier les équipements locaux destinés aux enfants de pistes cyclables		thème 2, 3
2.117	Blondeau	2 demandes: séparer nettement (différence de niveaux) les trottoirs des pistes cyclables, le piéton étant vulnérable, suppression des vélos dans le parc de Sceaux le Dimanche		thèmes, 2, 3
2.118	Famille Royer	Trouve aberrant l'absence de pistes cyclables dans le centre d'Antony		thèmes 2,3

2.119	M. Robin	Globalement satisfait du projet, demande à ce que le terre-plein central au droit de la rue de la Paix soit infranchissable et prolongé suffisamment au nord pour éviter des mouvements à contre sens pour rejoindre la rue de la Paix. Souhaite que la question de la desserte du conservatoire de musique soit résolue dans le présent projet		thème 2
2.120	M. D. Benoiton	Satisfait par les différents aspects du projet		thème 1
2.121	Dam-Trung-Tuong	Souhaite que le projet de piste cyclable sur le trottoir côté du lotissement Parc de Sceaux soit reporté sur la chaussée de manière à conserver le trottoir actuel pour des raisons de sécurité		thèmes 2, 3
2.122	Mme M. Buzelin	Remise d'une note de 4 pages traitant de 2 points et posant 4 questions. Les points sont relatifs à l'absence de pistes cyclables au centre d' Antony et un bilan des places de stationnement résultant d'une proposition de réalisation de pistes cyclables. (voir la note)	Le maître d'ouvrage examinera cette note et y répondra	thèmes 2, 3, 4
2.123	P. Schlienger	Souhaite une continuité des pistes cyclables		thème 3,

2.124	L. Benaissa	Favorable a tous les aspects du projet		thème 1, 3
2. 125	Mme J. Godin	demande la continuité des pistes cyclables		thème 3,
2.126	Mme Le Menn	Souhaite continuité des pistes cyclables		thème, 3
2.127	Mme C. Mollière	Estime que le projet va dans le bon sens mais reste très en-deçà des enjeux: la place dérisoire faite aux autobus et la discontinuité des pistes cyclables		thèmes 2, 3,
2.128	M. R. Thoreau	C'est un bon projet et le centre d' Antony doit être accessible aux véhicules et qui puissent y stationner		thème 1

2.129	M. Klasinski-Kerbrat	Projet satisfaisant mais se plaint du manque de places de stationnement pour sa clientèle sur l'av. de la Division Leclerc		thème 1, 3
2.130	D*	Déçu par l'itinéraire de substitution cyclable estime qu'une solution adaptée doit être recherchée. Demande plus de stationnement pour les vélos et de verdure notamment au droit du carrefour de la Croix de Berny		thèmes 3, 4,
2.131	M. J. Tozd	Ne voit pas de différence dans l'aménagement du carrefour de l'av. J. Monnet avec la RD 920 avec la situation actuelle qui est dangeruse pour les piétons	Avis du maître d'ouvrage	thème 2
2.132	N. Dutheil	Ne souhaite pas de piste cyclable av. R. Aron côté parc de Sceaux, les piétons étant sacrifiés. De plus les intersections des rue de Bretagne et de Normandie avec la RD 920 sont rendues plus dangereuses pour les automobilistes	avis du maître d'ouvrage	thèmes 2, 3
2.133	E*	Demande qu'une attention particulière soit portée à l'accès au conservatoire de musique		thème 2

2.134	F. *	favorable au projet, contribution peu lisible		thème 1
2.135	Mme A.L. Delacroix Les Verts Antony	Estime que le projet n'aborde pas les itinéraires de traverse pour les cyclistes. La circulation des bus est problématique entre les croisements avec la rue J. Monnet et la rue Jeanne d'Arc. (voir la note)	avis du maître d'ouvrage sur la note	thèmes 2, 3,
2.136	Mme S. Godeberge	Très heureuse que ce projet voit le jour;		Thèmes 1, 3,
2.137	G. Bensaïd, M. Roffini	Satisfaits que ce projet réponde aux ojectifs attendus pour un boulevard urbain		thème 1, 3
2.138	M. A. Bourrel	Remise d'une note en 3 points: 1) prévoir une piste cyclable continue le long de la RD 920 ainsi que des places de stationnement pour les 2 roues, 2) entreprendre et présenter une étude d'impact sur la mise en place devois dédiées aux bus, 3) supprimer le terre-plein central	avis du maître d'ouvrage	thèmes 2, 3,

2.139	G*	favorable au projet de rénovation de la D 920		thème 1
2.140	H*	favorable au projet , réduction de la vitesse, de véritables carrefour, pistes cyclables, accessibilité pour les PMR		thème 1
2.141	M. R. Thibaut	remet 5 lettres opposées à la piste cyclable sur le trottoir côté parc de Sceaux ces lettres ont été regroupées formant un ensemble de 44 lettres portant les numéros 2.171 à 2.215		thèmes 2, 3
2.142	Mme M. Vernet déléguée FNAUT Ile de France pour le CA Sud de Seine	Mention du registre indiquant la remise d'un dossier comprenant un CD, le tout indexé à la cote 2.161		
2.143	M. JC Le Gall	Projet sujet valable , programmation des phases opérationnelles et leur planification		thèmes 1, 5,

2.144	M. J.C. Herbelin	Inquiet par le projet de réduction de la largeur du trottoir pour la mise à 4 voies car au niveau du 25 av. de la Division Leclerc. La sortie du parking souterrain présente une pente excessive c'est pourquoi il faut maintenir un espace plan pour assurer la sécurité de cet accès	Le maître d'ouvrage examinera cette demande	thèmes 2, 3,
2.145	Association de Défense du Quartier Pavillonnaire de la Croix de Berny	note indiquant que le président de l'association remet une note. Cette note est à la cote 2.153		
2.146	M. D. Faure	Remise d'une note pour faciliter la circulation des Bus comprenant les parties suivantes: -couloir de Bus av. Joffre, -Gain d'espace sur la place de la gare et les environs. Rabattement par VP, - Utilisation des emprises RATP, -Choix d'un tracé pour les Bus partant de la gare de Bour-la-Reine et se dirigeant vers le Nord et l'Ouest,- Coût additionnel.	le maître d'ouvrage répondra en détail aux points de la note	thème, 2
2.147	I*	Riverains du carrefour de l'av de la Duchesse du Maine demandent des aménagements particuliers, (voir note)	le maître d'ouvrage répondra aux demandes	thèmes 2, 4,

2.148	M. M. Gérard administrateur de Bourg-la Reine Environnement	Remise d'une note de 3 pages qui insiste sur l'incomplétude de l'étude d'impact et à ce titre souligne la faiblesse des points suivants: -la définition du domaine foncier auquel s'applique le projet, - la question des réseaux sous-jacents, l'étude de la justification socio-économique.(les coûts sont donnés soit en HT soit en TTC, rien est indiqué sur la récupération de la TVA au titre du FCTVA	le maître d'ouvrage détaillera sa réponse à cette note	thèmes 1, 2, 5
2.149	M. B. Eschich	Remet une note en 4 points relatif à des propositions d'amélioration de la circulation des véhicules et des cyclistes aux abords de la rue Mounié, et du carrefour de la Croix de Berny	le maître d'ouvrage examinera les points soulevés par cette note et y répondra.	thèmes 2, 3,
2.150	M. Ben Hassan	Opposé à la réalisation d'une piste cyclable sur le trottoir côté du parc de Sceaux, la réduction de la largeur du trottoir rend insécure les déplacements des piétons notamment lorsque les conteneurs des OM séjournent sur le trottoir. Quel type de revêtement de chaussée insonorisera le bruit de la circulation ?	Avis et réponse du maître d'ouvrage	thèmes 2, 3, 4,
2.151	Mme A Kahraman	Opposée à la réduction de la largeur du trottoir côté du lotissement du parc de Sceaux et propose un profil en travers schématique	idem	thèmes 2,3,

2.152	* Pulicani	Estime le projet très coûteux, pose la question du dispositif de limitation de la vitesse des véhicules, considère que les pistes cyclables doivent être continues jusqu'à Paris, la traversée d'Antony au droit de la rue Mounié est problématique pour les véhicules et piétons, la géométrie du carrefour JF Kennedy n'est pas justifiée par rapport à la circulation, propose l'ouverture des accès à l'A6 en haut de Fresnes pour désengorger la RD 920	avis et réponse du maître d'ouvrage	thèmes, 1, 2
2.153	M. X. Cote de Soux président de l'association de défense du quarier pavillonnaire de la Croix de Berny	remet une note qui traduit le souhait d'un aménagement cyclable pour l'ensemble de la RD 920 sans itinéraires de substitution. Le franchissement du carrefour de la croix de Berny jusqu'à la rue Coustou doit être aménagé en pistes cyclables securisées	examen de la note et réponse par le maître d'ouvrage	thème 2, 3
2.154	M. J. Jean gérant de l'"Art du Pain" 85 rue A. Briand	Boulanger,demande que soit conservé les accès en venant de la Croix de Berny et le TAG en venant du centre ville en face de la rue Carnot, la sortis vers le Croix de Berny s'effectuant par la rue P. Bourget avec la possibilité du TAG sur la RD 920. Ces mouvements sont indispensables au fonctionnement de cette activité qui offre un parking	idem	thème 2,
2.155	Mme C. Chemineau	idem	idem	idem

2.156	C*	le projet est très intéressant mais considère que la priorité est ailleurs, l'av. Jules Ferry est soumise à une circulation bruyante depuis longtemps: demande la réalistaion d'une zone 30 et le traitement du carrefour Lewisham	idem	thèmes 2, 4,
2.157	B. Dujardin	Bon projet dans toutes ses options		thème 1, 3
2.159	Mme Vorguni A. Commerçante à Antony	idem		idem
2.160	M. M. Boulenger	souhaite la continuité des pistes cyclables		thème 2
2.161	FNAUT IdF délégation pour la CA Sud de Seine	Remise d'un dossier concernant les itinéraires de bus du projet et hors projet	examen par le maître d'ouvrage du dossier et éléments de réponse	thème 2

2.162	le Journal d'Antony plus	Journal remis comportant un article sur le refus des riverains du parc de Sceaux de voir réduire la largeur du trottoir. Propose une telle réduction à l'alignement opposé et mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la chaussée	Avis et réponse du maître d'ouvrage	thèmes 2, 3,
2. 163	Mmme Boudjema	idem	idem	idem
2.164	M. D. Mouranche vice-président de l'AUT Fnaut IdeF	Courrier annonçant une note moins en relation avec le projet qu'aux options du CG 92 en matière de voirie urbaine	avis et réponse du maître d'ouvrage	thèmes 1, 2, 3,
2.165	idem	note en 3 points: la circulation des véhicules automobiles, l'organisation de la voirie, les transports collectifs	idem	idem
2.166	Mmme JF Barbe	Pose la question des bus à Bourg la Reine et la difficulté des détours d'ititnéraires que ne résout pas le présent projet	idem	thème 2

2.167	Mme L. Figuiere-Fanica	Utilise les lignes de bus: 172, 390, 394, 388, 192, 197, trouve aberrant les détours de certaines de ces lignes: le projet règle-t'il la question	idem	
2.168	M. Paul Mathis responsable de la délégation de l'AUT/FNAUT IdF	Remise de l'avis sur le projet en 4 points: -les généralités, la circulation des autobus est inacceptable, les régimes de vitesse applicables aux véhicules automobiles, les itinéraires des pistes cyclables.	idem	thèmes 1, 2, 3,
2.169	M. Culdman*	Opposé à la piste cyclable unidirectionnelle côté du lotissement du parc de Sceaux car réduction de l'actuel trottoir		thème 2,
2.170	Mme C. Ferte	craint les reports de circulation et de la demande stationnement sur le réseau secondaire d'Antony	idem	thème 2

2.171 à 2.215	Mme Rakotondrazaka H.,P. Chevallier, Santucci, Laurent, Maison Bruno, JM Serre, Mmme JC Brunet, M. Legrand, Lachesnais, Couaillae, I. Kusnir, S. Lacroix, F. Guinn ebault, M et S Boudjema, G. Senac, Via, M. Mazergue, Mme L. Selly, A. Bar Chebel, M. Bedrossian, Drouard, A. Sinus*,C. Boisseau, MMme PE Coignard, Nguyen Hy Hau, M. Bruneau, Setboun, F. Huet, Hrisoho, D. & M Redor, S. Girard, J. Henriot, Allani Zerelli Wided, M. R*, M.P. Prével, Ratien*, MMme Khoubini, B. & D. Bal, S. Ben Massine,A. Kahraman, Mme P. Bart, Mme B. Herbain, M. F. Herbain, M. JP Alexandre	Petitions relatives à l'opposition du projet de piste cyclable sur le trottoir côté lotissement parc de Sceaux		
N° annotation	**Nom du signataire**	**Résumé de l'annotation**	**Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage**	**Commentaires du commissaire enquêteur et renvoi à l'un des thèmes définis etr rédigés par le commissaire enquêteur**
Sceaux				

3.01	M. G. Jacqz	Opposé au projet car onéreux et bénéficie peu aux riverains. Considère que la circulation des véhicules sera plus difficile		thème 1
3.02	S.F.*	Opposé au projet car considère que la circulation sera d'autant plus difficile que les déplacements transversaux et les TC ne sont pas améliorés		thème 1
3.03	M. Duparis	Opposé au projet car considère les aménagements projetés comme somptuaires et en partie inutiles compte-tenu de l'état des finances publiques		thème 1
3.04	M. Zouki	représente les parents d'élèves du groupe scolaire du Petit Chambord et à ce titre demande un aménagement de l'allée de Trévise de manière à sécuriser l'accompagnement des enfants par leurs parents en voiture. Voir le projet de mise en service d'un pédibus nommé "Carapattes" en relation avec la Mairie de Sceaux	le maître d'ouvrage examinera attentivement le document remis qui devrait permettre d'améliorer la desserte de cet équipement	thème 2
3.05	M. Carmel O Picciotto	propose que la RD920 soit le support d'une ligne tram-train dans les emprises actuelles entre le quartier de la tour Montparnasse et Etampes et Arpajon pour pallier au sous-équipement ferré dans le secteur géographique	le maître d'ouvrage examinera cette note de manière à y répondre de manière approfondie	thémes 1, 2

3.06	Mme Ait Mehdi	Doit emménager dans la résidence Chambord à Sceaux le long de la RD920 s'étonne que les voies du projet constituant le carrefour de la Place de la Libération sont en diminution alors que la circulation est difficile entre 8h45-9h30, et entre 17h-19h.Une contre-allée est projetée au sud de l'avenue du Général Leclerc à l'entrée de Bourg-la-Reine: celle qui existe au nord est insuffisante pour pallier au stationnement abusif, ce qui rend improbable la fluidité du secteur.		thème 2
307	Mme M. Fourmaux	utilise les TC 390 et 192 qui aboutissent ou qui passent par la Gare de Bourg-La-Reine . Estime que le projet ne prend pas en compte la préoccupation des usagers des TC		thèmes 1 et 2
308	M. F. Chiché	estime qu'il est possible de concilier boulevard urbain et sites propres autobus-vélos suivant un argumentaire détaillé	le maître d'ouvrage répondra de manière précise à la note remise par cette personne	thèmes 1, 2
309	M. P. Laurent, maire de la ville de Sceaux	suivant une délibération du Conseil municipal du 25 mai 2010, celui-ci propose la suppression du terre-plein central de la RD920 de manière à réduire le caractère routier de la voie, à l'affecter aux TC et à assurer la sécurité des cyclistes. Le report du traffic du BU sur le réseau secondaire est préoccupant car l'étude d'affectation au réseau secondaire du report de traffic ne fait partie du dossier avec les conséquences prévisibles. Par ailleurs devront être prises en compte les conséquences de l'établissement d'un périmètre de protection des bâtiments de l'ancien marché aux bestiaux. Demande à participer aux études paysagères relatives au traitement des carrefours formés par l'av. de la Duchesse du Maine, de l'Allée de Trévise , de l'Allée d'Honneur.La question des différents aspects de l'éclairage public reste posée comme celle relative à la gestion du futur aménagement	Le maître d'ouvrage répondra de manière détaillée aux observations et demandes du Conseil Municipal.	thèmes, 1, 2, 4

310	M. P. Mathis AUT,délégation des Hauts de Bièvre	l'avis de cette Association de Usagers des Transports porte pour l'essentiel sur l'inadaptation du projet à la circulation des atobus. Concernant les véhicules automobiles leur vitesse doit être fixée à 50km/h et 30km/h pour les hyper-centre et disposer de parcs de stationnement répartis. Au plan des itinéraires cyclables demande leur linéarité le long du RD920. Les contre-allées prévues à Bourg-La-Reine présentent des inconvénients et pourraient par des couloirs de bus élargis	le maître d'ouvrage répondra en détail à la note de l'AUT	thèmes 2, 3
311	M. Dufourmotian * président de l'association Sud Environnement	demande que le projet porte sur la totalité du parcours depuis Paris jusqu'à la limite départementale avec l'Essonne, qu'il accorde une réelle priorité au TC et en particulier prévoie un site propre entre Paris et Bourg-La-Reine, ménage un trajet continu et protégé aux cyclistes, améliore la circulation des bus accédant à la gare RER de Bourg-La-Reine.	le maître d'ouvrage répondra en détail à la note de Sud Environnement	thémes 1, 2, 3
312	M. L. Madeleine Président Association Sceaux-les-Blagis	Satisfait par certains aspects du projet d'aménagement cependant le fonctionnement des ligne 388, 390, 394, et 172 se trouverait amélioré par la mise à contresens de la voie bus sur le boulevard du Maréchal Joffre vers le Nord entre la gare de Bourg-la-Reine et la RD74, av. de Fontenay. La note remise présente d'autres dispositions tendant à améliorer les lignes de bus précitées.	le maître d'ouvrage répondra en détail à l'ensemble de la note de l'Association Sceaux-les-Blagis	thème 2
313	M. le Président Association Environnement 92	Défavorable au projet estime que le déplacement automobile est favorisé au détriment des de déplacements alternatifs. Le plan climat départemental n'est pas respecté.	Le maître d'ouvrage répondra aux remarques présentées par l' Association Environnement 92	thème 1

314	F. Toutée	considère que cette version du projet (CG) semble la plus pertinente mais doute cependant de son efficacité fuide aujourd'hui la RD920 risque d'être embouteillée rapidement avec les conséquences écologiques qui s'ensuivraient		thème 1
315	Mme P. Segard	usager des TC et en particulier du 192 à Bourg-la-Reine demande une fiabilité quant aux horaires et des espaces d'attente plus dégagés qu'ils ne le sont par exemple à Bourg-la-Reine où une terrasse de café a été autorisée à s'étendre réduisant ainsi l'espace d'attente pour 5 lignes de bus.		thème 2
3.16	M. R. Vidal	Sur l'av. R. Aron dans le sens Province-Paris la largeur du trottoir paraît très insuffisante pour assurer avec sésurité une cohabitation cyclistes-piétons , les personnes âgées, les enfants des écoles de la Croix de Berny et du Petit Chambord.Rejoint les propositions de l'Association des Riverains du Parc de Sceaux		thème 3
3.17	M. J.C. Troger	Le projet n'est pas assez ambiteux, il devrait privilégier les TC et les pistes cyclables et réduire la place de la voiture		thème 1
3.18	Mme N. Dutheil Association riverains parc de Sceaux	remise d'un document qui s'oppose au partage du trottoir actuel avec une piste cyclable unidirectionnelle. Secteur de l'av. R. Aron côté Paris province. Le trottoir projeté serait trop réduit pour les flux de piétons	Le maître d'ouvrage répondra de manière exhaustive au document remis par cette association.	thème 1, 2, 3

3.18				
N° annotation	**Nom du signataire**	**Résumé de l'annotation**	**Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage**	**Commentaires du commissaire enquêteur et renvoi à l'un des thèmes définis etr rédigés par le commissaire enquêteur**
Bourg-la-Reine				
4.01	M. Rocca Serra	Aménagements prévus Bd Joffre restent dangereux: des feux tricolores seraient nécessaires entre le rue des rosiers et la place de la Gare et entre la place de la gare et la place de la Libération.		thème 2
4.02	D. Momanche*	Souhaite comme l'AUT-FNAUT IdeF des limitations à 30km/h dans la traversée des 4 villes suivant document remis, indexé 4.02b		thème 2

4.02b	id	voir le document de 5 pages sur la ville à 30 Km/h	Le maître d'ouvrage procédera à l'examen de la présente note et y répondra	thèmes 1, 2
4.03	M. Eric Pannetier	Satisfait de la part consacrée au cycle et demande des parcs à vélos judicieusement implantés et sécures		thème 3
4.04	M. L. Peyre	Trouve intéressant le projet, regette l'absence de terre-plein cental sur Antony, d'une définition des alignements futurs sur l'avenue du Général Leclerc à Bourg-La-Reine. Note un oubli sur le plan transport, secteur 2, planche 2 l'itinéraire du 192 passe par la rue R. Roeckel or c'est interdit à partir de "8h30". Il faudrait rétablir ce passage toute la journée.		thème 2
4.05	M. J. Perrin	Trouve globalement bon le projet . De manière à assurer la fluidité de la circulation souhaite la généralisation de l'arrêt de bus hors chaussée afin de ne pas gêner la circulation		thème 2
4.06	V. Noël	Place de la Libération , en direction de Paris, le feu tricolore à la hauteur du fleuriste sur Bd Général Leclerc provoque des embouteillages le matin en arrêtant les véhicules venant de la rue Gallois. Dans le projet la configuration reste identique ne peut-on pas trouver une autre solution ?		thème 2

4.07	M. Y. Boutry administrateur de la RATP représentant les voyageurs franciliens	En désaccord avec l'aspect du projet qui traite des TC routiers: 62 000 voyageurs quotidiens les utilisent.Les enseignements du Grenelle 1 & 2 de l'environnement sont ignorés. Emet de fortes réserves sur le projet de recomposition de la RD920.	Le maître d'ouvrage procédera à l'examen de la présente note (2 pages) et y répondra.	
4.08	Mme F. Keller Présidente de la Fédération Bourg la Reine Environnement	Les suggestions formulées lors de la concertation ont été globalement prises en compte. Le projet relatif à la RD 920 est une occasion de proposer un aménagement de TC de délestage du RER B.Rappelle le projet d'axe élaboré en 2004 (mise en œuvre du PDU) créant un TCSP (L197)entre la porte d'Orléans et l'entrée Nord de Bourg la Reine afin que cette proposition soit reprise à l'occasion de l'élaboration du projet Nord de la RD920.	Le maître d'ouvrage examinera les différents de la note de l'association et y apportera ses réponses.	
4.09	R.B*	Entre la place du 8 Mai et la place de la Résistance souhait du traitement végétal d'un terre-plein cental (le tout voiture entraînant des nuisances pour les résidents et la crèche). Partie de Bourg la reine Reine la moins fleurie		thèmes 2, 4
4.10	C. Le Breton	Nécessité des pistes cyclables continues à double sens sur les zones Joffre & Leclerc. Ces pistes doivent être isolées séparées des trottoirs. Des couloirs de bus plutôt que des contre-allées pour les voitures		thèmes 2,3
4.11	X*	Question à résoudre: la rue pietonne Roechel est parcourue par des 2 roues, cycles et à moteur qui l'utilisent comme raccourci conséquent		théme 3

4.12	Genest	Une piste cyclable est-elle prévue le long de la rue R. Roeckel ? Préserver la sécurité des trottoirs des pistes cyclables (voir avenue le Nôtre à Sceaux)		thème 3
4.13	Y*	Les vitesses excessives des véhicules sur la RD 920 seront-elles contrôlées dans le projer ?		thème 2
4.14	M. D. Faure	Le projet proposé apporte une légère amélioration des déplacements mais le problème principal réside dans l'étroitesse des abords de la gare de Bourg la Reine (voir la note)	Le maître d'ouvrage apportera ses réponses aux questions soulevées par la note remise	Thème 2
4.16	Z*	Prévoir des pistes cyclables continues et distinctes de la circulation véhicules. Prévoir sites propres pour les bus pour les rendre plus attractifs.		thèmes 2,3
4.16	Mlle Crozatier	Pose un certain nombre de questions précises sur les lignes 388, 390, 172, 394. De même à propos de savoir la localisation du bassin de stockage des eaux pluviales	Le maître d'ouvrage répondra aux questions posées	thème 2

4.17	M. Gérard	s'étonne de l'absence du Commissaire Enquêteur le 24/6 , cas de force majeur ? Et qu'il ne soit pas remplacé. Ce nest pas normal.		le Commissaire Enquêteur répondra sur le cas de force majeur et sur les dispositions qui ont été prises pour pallier cet inconvénient
4.19	M. D. Faure	estime invraisemblable que les bus empruntant les rue de Bièvre et Léo Delibes à plus de 30 km/h font trembler les maisons ? Des mesures sont elles prévues pour infirmer ou confirmer ?		thème 2
4.19	M. P. Le Jean	Opposé à la réduction de la place de la voiture dans le projet(voir note)	Le maître d'ouvrage répondra aux questions posées par la note	thème 1, 2
4.20	Mme L. Figuiere-Fanica	Usager des TC, 172, 390, 394, 388,192, 197, estime que certains itinéraires sont aberrants demande à ce qu'ils soient revus		thème 2
4.21	M. A. Tarrouriech Consei syndical de l'immeuble 142 av. du Général Leclerc.	Le carrefour de la Libération, Bourg la Reine , Sceaux, Allée d'Honneur disposera-t'il de feux tricolores synchronisés pour aller de la Croix de Berny (A86) à l'allée de Trévise ?		thème 2

4.22	S. Philibert	Estime que les pistes cyclables doivent être continues et séparées des trottoirs. Pas de réduction de la largeur des trottoirs au bénéfice de la piste cyclable. Opposé aux contre-allées. Plus souhaitable des sites prores bus partagés avec les cycles. Estime que le rond-Point de la place de la Libération projeté renforcera les bouchons	le maître d'ouvrage répondra à la note de cette personne	thème 1, 2, 3
4.23	Mme M. M*	Pour le maintien de la contre-allée actuelle av du général Leclerc opposée à l'implantation d'une contre-allée à l'alignement opposé car réduction de la largeur du trottoir. L'observation pour le reste du texte est difficilement lisible		thème 1, 2
4.24	M. F. Lochet	Trouve le projet séduisant mais pose des questions relatives au bruit de la rue et notamment l'usage excessif des sirènes, la nuit que la synchronisation des feux tricolores régule la vitesse à 50km/h. Les arbres d'alignement qui ponctuent les places de stationnement sont implantés tous les 10m au droit des contre-allées aboutissent à une diminution du stationnement de 25%. Par ailleurs un dévoiement du RD 920 partiel serait de nature à casser la vitesse.(voir la note)	Le maître d'ouvrage répondra aux observations consignées dans le registre d'enquête	thèmes 1, 2
4.25	M. D. Delrieu conseiller municipal de Bourg la Reine	Voir la note qui présente les principaux défauts du projet notamment en ce qui concerne les pistes cyclables, et les transports en commun. Invalidation du projet pour des améliorations modiques .	Le maître d'ouvrage examinera cette note de manière à y répondre précisément	thémes 1,2,3
4.27	Mme Bonnet	Pour qu'un environnement soit de qualité il faut:unsite propre bus jusqu'à la porte d'orléans,une seule file de circulation auto par sens: de véritables pistes cyclables pour assurer une liaison entre le parc de Sceaux et la ville		thèmes 1, 2, 3

4.27	M. J. Mathieu	N'est pas convaincu par ce projet qui contrairement à ce qu'il énonce va augmenter les pollutions de toutes sortes (voir note)	Le maître d'ouvrage répondra à l'argumentation présentée dans la note du rédacteur	thème 1
4.28	M. C. Riege Association "Citoyen à Bourg la Reine."	Le document remis fait état d'un diagnostic partiel par absence de données précises et avec des données non actualisées. Des solutions sont avancées pour améliorer le projet: sites propres pour TC, continuité des pistes cyclables. La question de la place de la gare avec sa restructuration est posée ainsi que la crainte d'un dysfonctionnement permanent de la place de la Libération.	Le maître d'ouvrage donnera ses arguments en répondant à la note du rédacteur.	
4.39	Mlle Aussant, Mme Pham, M. Baratte	Note commune concernant 2 troncons de l'avenue du Général Leclerc. Partie comprise entre la rue J.R. Thorelle et l'av. du Panorama : il s'agit d'une largeur de trottoir insuffisante côté des n° impairs. Le débouché de l' av. du Panorama sur la RD 920 est dangereuse pour les tous les mouvements. Plus diverses propositions Partie comprise entre l'av. du Panorama et la Place de la Résistance: trottoirs à élargir et exclure la banalisation des contre-allées pour y accueillir tous modes de déplacements.(voir note)	Le maître d'ouvrage répondra au divers points de la note remise lors de l'enquête	thèmes 2, 3
4.30	Mme M.H. Prévoteau	En accord avec les propositions de Citoyen à Bourg la Reine déposées le 25 juin 2010 dans le registre d'enquête. La traversée de l'av Gallois entre 8h et 9h30 est à haut risque pour les piétons, flux incessant de véhicules venant de l'av. du Général Leclerc vers l'av. Galois		thème 2

4.31	M. Ait-Ouaral	Très satisfait par ce projet		thème 1
4.32	M. T. Simonin	Soutient ce projet sur tous ses aspects		thème 1

4.33	Mme B. Guénée	Divers points sont évoqués et en particulier une certaine déception entre ce qui avait été dit lors de la concertation préalable et ce semble été retenu: absence de TC en site propre, pistes cyclables interrompues. (voir note)	le maître d'ouvrage répondra aux divers points soulevés par l'auteur de la note	thèmes 1, 2 3
4.34	M. Cedric Nicolas	Projet jugé très intéressant		thème 1

6.2.3 Document réponses du maître d'ouvrage

RD920

MASSY
ANTONY
SCEAUX
BOURG-LA-REINE

REQUALIFICATION DE LA RD 920

Partie SUD

Communes de Massy, Sceaux, Antony, Bourg La Reine

ENQUÊTE PUBLIQUE
Du 25 mai 2010 au 26 juin 2010

AVIS ET COMMENTAIRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIFS AUX OBSERVATIONS RETRANSCRITES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Pôle Aménagement du Territoire
Direction de la Voirie

Ces aménagements sont réalisés par le Conseil général
www.rd920.fr
92 Conseil général des Hauts-de-Seine

SOMMAIRE

1. THEME 1 : LE PARTI DU PROJET 3
1.1 REGISTRE DE MASSY 3
1.2 REGISTRE D'ANTONY 3
1.3 REGISTRE DE SCEAUX 11
1.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE 15

2. THEME 2 : LES CIRCULATIONS ET VRD 18
2.1 REGISTRE DE MASSY 18
2.2 REGISTRE D'ANTONY 19
2.3 REGISTRE DE SCEAUX 32
2.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE 35

3. THEME 3 : LES CIRCULATIONS DOUCES 41
3.1 REGISTRE DE MASSY 41
3.2 REGISTRE D'ANTONY 41
3.3 REGISTRE DE SCEAUX 50
3.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE 50

4. THEME 4 : L'ENVIRONNEMENT 52
4.1 REGISTRE DE MASSY 52
4.2 REGISTRE D'ANTONY 52
4.3 REGISTRE DE SCEAUX 54
4.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE 54

5. THEME 5 : L'ECHEANCHIER DES PHASES OPERATIONNELLES 54
5.1 REGISTRE DE MASSY 54
5.2 REGISTRE D'ANTONY 54
5.3 REGISTRE DE SCEAUX 54
5.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE 54

1. THEME 1 : LE PARTI DU PROJET

1.1 REGISTRE DE MASSY

● **ANNOTATION n°1.03 - M. ou Mme Roche :** « Circulation venant de province empruntant la RD920 : empêcher le TAG à destination de la rue Paul Boudet. La réduction de la largeur des files de circulation présente un danger pour les bus, VL et 2 roues à moteur ».

Un petit terre-plein en pavés-résine encadré de ligne continue sera proposé dans le cadre du projet afin d'interdire le tourne-à-gauche vers la rue Paul Boudet. La largeur des files est l'objet d'un compromis entre un axe de cette importance et le contexte urbain traversé. Il sera adapté à la fonctionnalité et à la réglementation. La largeur de la file droite restera suffisante pour la circulation des bus. Celle-ci varie de 3m à 3,50 suivant les sections.

● **ANNOTATION n°1.04 - M. ou Mme Roche :** « Giratoire JF Kennedy : la déflexion de trajectoire dans le sens Province/Paris n'est pas conforme : le rayon doit être inférieur à 100 m . Voir schéma remis pour réiquilibrer les 3 branches de ce carrefour : il s'agit de réduire la vitesse ».

Ce sujet sera repris dans le cadre des études plus détaillées de projet. Le rayon devra effectivement être inférieur à 100 m conformément aux recommandations du CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, Transport, l'Urbanisme et les constructions publiques).

1.2 REGISTRE D'ANTONY

● **ANNOTATION n°2.04 - Mme D. Peretti** : « opposée au projet estimant un report de trafic significatif sur le réseau local notamment la rue Jules Ferry »

Le nombre de files de circulation dans la traversée d'Antony jusqu'à la croix de Berny est identique à la situation actuelle. Il n'y pas de diminution notable de la capacité existante.

● **ANNOTATION n°2.11 - M. Simonet** : « opposé au projet car aujourd'hui les goulots d'étranglement existants aux extrémités de la ville et au droit du marché ont pour effet d'engager la circulation de transit sur le réseau de la voirie communale. Le projet renforce cet effet. Estime que la RD920 doit rester un axe de transit »

Le nombre de files de circulation dans la traversée d'Antony jusqu'à la croix de Berny est identique à la situation actuelle. Il n'y pas de diminution notable de la capacité existante. . Depuis la Croix de Berny jusqu'à la Place la Libération, les trois files par sens deviennent deux files par sens. Les données montrent que depuis les années 1998, le trafic a baissé jusque dans les années 2005 puis on observe une stagnation. On considère aujourd'hui que deux files par sens suffisent pour absorber le trafic existant. Cela s'accompagne aussi de réglages des feux performants.

● **ANNOTATION n°2.12 - M. Desarnaud** : « opposé au projet car il estime que l'impact en occupation du sol des pistes cyclables est trop important par rapport au faible trafic de

cylistes. Par voie de conséquence la réduction de places de stationnement nuirait aux personnes âgées. La réduction de la vitesse des véhicules augmenterait la production de benzène. La conception du carrefour RD920 & l'av. Kennedy rend plus difficile le mouvement de TAG en venant du sud. Souhaite conserver la RD920 en grande route et éviter la diffusion de la circulation de transit dans le réseau communal »

Le Conseil général recherche le meilleur compromis entre développement des aménagements cyclable, piétons, automobiles, vie locale et commerçante. La conception du carrefour RD920xav.Kennedy ne devrait pas engendrer de difficulté pour tourner à gauche et même faciliter le « stockage » pour les « tourne à gauche » sans gêner les usagers allant tout droit. Le projet RD920 ne réduit pas la capacité existante depuis l'entrée dans les Hauts-de-Seine jusqu'à la Croix de Berny. Depuis la Croix de Berny jusqu'à la Place la Libération, les trois files par sens deviennent deux files par sens. Les données montrent que depuis les années 1998, le trafic a baissé jusque dans les années 2005 puis on observe une stagnation. On considère aujourd'hui que deux files par sens suffisent pour absorber le trafic existant. Cela s'accompagne d'un réglage de feux centralisé et adapté en temps réel en fonction du trafic.

● **ANNOTATION n°2.16- M. JF SOULAS :** « Favorable au projet mais regrette que celui-ci ne débute pas au carrefour RN188/RD920 de manière à en assurer le fonctionnement en relation avec les pôles d'activité de Massy & Antony. La densification des constructions au centre d'Antony empêche la continuité de la piste cyclable et la réalisation d'un terre-plein central végétalisé : Bourg-la-Reine est un contre-exemple à retenir. Actuellement un car stationné devant le Select empêche un camion et un bus de passer. »

Le carrefour RN188/RD920 est entièrement sur Massy et dépend donc du Conseil général de l'Essonne.

● **ANNOTATION n°2.28- M. D. Michel «** Félicite les services du CG 92 pour la qualité des documents et pour la bonne tenue de la concertation préalable. Favorable au projet assorti de 3 remarques: La mesure du report estimé de la circulation sur le réseau communal n'apparaît pas dans l'étude d'impact. Le Commissaire Enquêteur est invité à se rendre rue de l'Abbaye entre 7h30 & 8h30 et avenue Léon Blum entre 18h 19h.Demande une explication à la baisse de 17% du trafic au droit de Antony Centre et que à l'extrémité sud il augmente de 0,5%. Souhaite donc une amélioration de ce projet de manière à rendre fluide les mouvements aux carrefours (Mounié/Moulin), les TAG & TAD dotés d'une réserve suffisante. Réserver des places pour les livraisons. Toutes choses pour éviter d'abaisser l'écoulement du trafic sur la RD920.Les mesures de réduction des nuisances phoniques aux points noirs seront précisées par la CG 92 en réponse à cette demande. Pistes et bandes cyclables, 2 remarques: l'itinéraire de substitution sud/nord est dissuasif trouver un dispositif plus simple. Pistes cyclables sud d'Antony: risque de conflits avec les véhicules en stationnement soit par l'ouverture intempestif des portières soi »

Concernant l'étude de circulation, elle découle d'une modélisation d'affectation des flux avec un modèle régional qu'il convient d'interpréter comme des tendances. Sur le secteur concerné entre le centre-ville d'Antony et l'A86, le trafic se reporte sur l'A6 et l'A86. Cet effet de report se retrouve moins à l'extrémité sud en arrivant sur l'Essonne d'autant plus qu'il existe une sortie de l'A10.
Concernant les améliorations à apporter pour la fluidité, les dimensions précises des stockages seront calculées dans les phases d'études de détails.
Le département utilisera des enrobés « phoniques » aux endroits les plus bruyants.
L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposées au nord de l'hypercentre d'Antony. En

effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Concernant les ouvertures intempestives des portières, les pistes cyclables seront séparées des stationnements par une zone de sécurité d'au moins 50 cm.

● **ANNOTATION n°2.40 - M. JM Cortambert** « considère le projet trop contraignant et pas assez sécurisé : les études relatives aux pistes cyclables doivent être refaites de manière à assurer leur continuite et sans détour »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.44 - Mme M. Chaime** « considère que tous les aspects du projet constituent une amélioration significative par rapport à la situation actuelle »

Le souhaite du Conseil général est de réaliser un aménagement urbain améliorant le cadre de vie tout en garantissant les fonctions essentielles de cet axe.

● **ANNOTATION n°2.46 - M. P. Brie** « regrette l'absence d'une variante étudiée simulant sur l'ensemble du projet un TCSP de manière à apprécier le transfert modal qui en résulterait. La note remise comprend 4 autres points »

- Variante TCSP

L'enquête publique ne porte pas sur des variantes mais sur le projet établi et choisi par le Département. Les variantes et les diverses possibilités ont été discutées en amont et pendant la concertation préalable (cf. bilan de la concertation voté par le conseil général le 19 juin 2009). Concernant les transports en communs, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. A titre de comparaison, le nombre de bus sur la section allant de la Croix de Berny à la Place de la Libération est relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin).

- Fonction transit du vélo

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

Suite à cette analyse, les aménagements suivants sont proposés, concernant les cyclistes sur la section n° 1 (de l'avenue Léon Jouhaux à la Croix de Berny) :

- de l'avenue Léon Jouhaux à la rue Coustou : pistes cyclables unidirectionnelles bilatérales

- de la rue Coustou à la Croix de Berny : itinéraire de substitution dans les zones 30 et voiries communales

● Itinéraires alternatifs vélo
L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposées au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
● Report modal – TCSP
Sur la section allant de l'entrée dans le département à la croix de Berny, aucun partenaire n'a demandé de TCSP compte tenu de l'exigüité de la section mais aussi du fait qu'il existe un transport lourd et structurant en parallèle, le RER B. Pour les autres sections, ce sujet a fait l'objet de discussion lors de la concertation dont la synthèse se trouve dans le bilan de la concertation voté le 19 juin 2009

● Allongement du trajet cyclable
Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.52- M. C. Garnier** « marque son opposition au projet en ce sens qu'il considère que les déplacements cyclistes en sont exclus notamment dans le centre d'Antony. Des exemples et propositions dans une note ».

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposée au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.60- Antony à vélo, antenne locale de l'association MDB** « remise d'une note 4 pages traitant de 4 points : 1, la RD920 doit être rendu accessible aux cyclistes au centre d'Antony, 2-l'implantation des pistes cyclables doit être précisée notamment aux carrefours, 3-largeur de la piste, 4-couloirs de bus plutôt que contre-allées. »

Concernant le premier point, l'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie (les trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui été jugé préjudiciable pour la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante. Le cycliste reste un usager de la route et peut rester sur la RD 920 ce qui contribuera à l'objectif de pacifier cette voie au centre d'Antony.
Concernant le deuxième point, cette proposition de faire redescendre la piste cyclable en amont du carrefour pour améliorer la visibilité des cyclistes est pertinente. Les études de détails ultérieures s'attacheront à régler ce point dans les détails et conformément aux recommandations du CERTU.

Concernant le troisième point, la piste cyclable est sur la majeure partie de l'itinéraire confortable (1,50 m) et ne descend que ponctuellement aux endroits les plus contraints. L'étude de détail s'attachera toutefois à limiter ces points d'étroitesse mais le Département doit composer dans un cadre contraint de la limite d'emprise publique départementale.
Concernant le quatrième point, les contre-allées sont principalement prévues dans le centre de Bourg-la-Reine. Cette démarche dans le centre de Bourg-la-Reine vise à transformer la RD920 en boulevard urbain permettant, entre autre, d'avoir une dynamique commerciale. Suite à la concertation, le comité de pilotage a décidé de s'orienter vers les couloirs bus uniquement quand l'intérêt est avéré car il est très consommateur d'espace. Conformément au bilan de la concertation voté le 19 juin 2009, l'intérêt du couloir bus a été démontré que la section de Bourg-la-Reine en amont de la gare RER B Bourg-la-Reine.

● **ANNOTATION n°2.104- M. H. Nadin** « remet une note : considère qu'il faut anticiper une tendance à l'usage des vélos qui va s'amplifier donc de mettre sur une même chaussée cyclistes et automobilites » &
● **ANNOTATION n°2.107- C*** « souhaite un accès à vélo au centre d'Antony » &
● **ANNOTATION n°2.109- Mme Rolle*** « idem et demande que le CG se penche sur la RD67, rue de Chatenay qui support un trafic de 2 et 4 roues important de 6h à 23h »

Concernant le premier point, l'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie (les trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui été jugé préjudiciable pour la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante. Le cycliste reste un usager de la route et peut circuler sur la RD 920 ce qui contribuera à l'objectif de pacifier cette voie au centre d'Antony. Le cycliste reste cependant un usager de la route et peut tout à fait cheminer sur la RD920 dans l'hypercentre d'Antony ce qui va dans le sens de la « pacification » de l'axe sur la traversée du centre-ville.
Concernant la rue de Chatenay, ce n'est pas l'objet de cette enquête publique.

● **ANNOTATION n°2.110- Mme C. Martin** « favorable au projet et souhaite que les itinéraires cyclclables de substitution bénéficient du statut de zone 30 »

La réglementation zone 30 relève de la politique communale ; le maire d'ANTONY a déjà confirmé par courrier du 4 novembre 2009 annexé au tome n°2 du dossier d'enquête publique (page 293) que toutes les voies communales concernées par cet itinéraire de substitution « seront à terme équipées d'une piste cyclable ou intégrées à une zone 30 »

● **ANNOTATION n°2.111- Mme B. Bi*** « ne comprend pas l'absence des pistes cyclables au centre d'Antony » &
● **ANNOTATION n°2.112- Mme B. Ma*** « idem » &
● **ANNOTATION n°2.114- Mme T. Robert** « demande la prise en compte des déplacements à vélo sur le territoire d'Antony »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie (les trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hyper centre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui été jugé préjudiciable pour la vie locale.

● **ANNOTATION n°2.127- Mme C. Mollieres** « estime que le projet va dans le bon sens mais reste très en deça des enjeux : la place dérisoire faite aux autobus et la discontinuité des pistes cyclables »

Concernant les autobus, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin.

Par ailleurs, la RD 920 est, sur la section Sud, parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité dans le sens Paris-Province (même s'il doit être amélioré). D'autre part, tous les arrêts seront mis aux normes UFR (Utilisateurs Fauteuils Roulants).

Concernant la discontinuité des pistes cyclables, l'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie(les trois quart) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposées au nord de l' hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui été jugé préjudiciable pour la vie locale

● **ANNOTATION n°2.129- M. Kalsinski-Kerbrat** « projet satisfaisant mais se plaint du manque de places de stationnement pour sa clientèle sur l'av. de la Division Leclerc »

Le projet du Département vise à conserver globalement la capacité de stationnement existante. L'organisation rigoureuse du stationnement aura un effet mécanique de diminution du nombre de places. Le Département s'attache toutefois à conserver, voire à augmenter, la capacité de stationnement aux endroits les plus judicieux pour la vie locale et commerçante. Par ailleurs, une meilleure organisation du stationnement favorise une plus grande lisibilité de l'espace public réservé à chaque usage, et par conséquent, une meilleure utilisation des espaces dédiés au stationnement.

● **ANNOTATION n°2.148- M. M. Gérard – administrateu r de Bourg-la-Reine Environnement** « remise d'une note de 3 pages qui insiste sur l'incomplétude de l'étude d'impact et à ce titre souligne la faiblesse des points suivants : - la définition du domaine foncier auquel s'applique le projet, - la question des réseaux sous-jacents, l'étude de la justification socio-économique. (les coûts sont donnés en HT soit en TTC, rien n'est indiqué sur la récupération de la TVA au titre du FCTVA »

Concernant l'aspect foncier du projet RD920, celui-ci se déroule entièrement sur l'emprise publique départementale existante. Le projet ne prévoit pas d'acquisitions foncières.
Concernant la question des réseaux sous-jacents et la suggestion de galerie multi réseaux, le Département confirme qu'il a réalisé un plan de récolement des réseaux concessionnaires en exploitant les demandes de renseignements faites à l'ensemble des concessionnaires. Une galerie multi réseaux peut être une solution intéressante dans certaines villes et pour certains projets. Ici, le département et les communes ne se sont pas orientés vers ce type de solution car le projet actuellement présenté n'impacte pas de manière significative les réseaux actuellement en place.
Concernant l'étude socio-économique et son résultat négatif, il est bien noté que la circulaire sur laquelle se basent ces calculs n'est pas toujours adaptée aux aménagements urbains car elle ne prend pas en compte (non quantifiés) l'amélioration du cadre de vie, du patrimoine, des modes doux, l'ambiance végétale, etc …
Le conseil général finance la totalité de l'aménagement et sollicitera la région ile de France pour obtenir des subventions au titre des circulations douces.

● **ANNOTATION n°2.152- Publicani*** « estime le projet très couteux, pose la question du dispositif de limitation de la vitesse des véhicules, considère que les pistes cyclables doivent être continues jusqu'à Paris, la traversée d'Antony au droit de la rue Mounié est problématique pour les véhicules et piétons, la géométrie du carrefour JF Kennedy n'est pas justifiée par rapport à la circulation, propose l'ouverture des accès à l'A6 en haut de Fresnes pour désengorger la RD920 »

Concernant la régulation de la vitesse des véhicules, Sur l'ensemble du projet, le Conseil général installera un système de gestion centralisé des carrefours, dénommé SITER, déjà en place sur d'autres routes départementales, afin d'optimiser leur fonctionnement. Le **S**ystème **i**nformatisé de **té**lésurveillance et de **r**égulation du trafic vise à :

- Faciliter les déplacements pour les résidents et les actifs,
- Participer à la qualité de la vie locale par une gestion fine des échanges entre communes et quartiers,
- Améliorer la sécurité routière des automobilistes, mais aussi des deux roues et des piétons en prenant en compte leur comportement dans les réglages des feux tricolores,
- Réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique par l'optimisation des réglages des feux tricolores de façon à réduire les arrêts et redémarrages.

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie (les trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui été jugé préjudiciable pour la vie locale
Le Département se rapprochera de la commune d'Antony pour envisager ensemble des possibilités d'améliorer cette traversée (RD920 au droit de la rue A. Mounié) sachant qu'il s'agit ici d'un des endroits le plus contraints de la RD920.
La géométrie du carrefour RD920 avec l'av. Kennedy amène plusieurs remarques :

- ce carrefour a une fonction esthétique en créant une sorte d'entrée symbolique dans les Hauts-de-Seine
- l'anneau doit permettre d'assurer le stockage des véhicules sur l'anneau en sécurité
- le carrefour est équipé de feux pour permettre les traversées sécurisées.

La création d'une bretelle vers Fresnes sur l''A6 relève de la compétence de l'Etat.

● **ANNOTATION n°2.164- M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF**
« courrier annonçant une note moins en relation avec le projet qu'aux options du CG92 en matière de voirie urbaine »
Sans objet – pas de rapport avec le projet RD920

● **ANNOTATION n°2.165- M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF** « note en 3 points : la circulation des véhicules automobiles, l'organisation de la voirie, les transports collectifs »

L'intérêt des zones 30 dans les centres-villes est reconnu. Toutefois, le Département est compétent sur les routes départementales ayant un intérêt interurbain et où la capacité circulatoire doit être conservée. Il est à noter que la RD920 est classée par l'Etat comme « route à grande circulation » assurant la continuité d'un trafic important et la circulation des transports exceptionnels ce qui est contradictoire avec une zone 30. Les zones 30 et voies

limitées à 30 km/h peuvent voir le jour sur les voies communales d'intérêt local à coté des voies restant à 50 km/h pour les routes départementales à l'exception de point très particuliers sur les RD.
Cette hiérarchisation claire permet à l'usager d'adapter son allure en fonction des zones traversées et non plus seulement par une règlementation qui, si elle est déconnectée de son environnement, est dénuée de sens.
Concernant les transports en communs, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes.
Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. A titre de comparaison, le nombre de bus sur la section allant de la Croix de Berny à la Place de la Libération est relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin) ; il semble peu réaliste de prévoir des investissements lourds pour un si faible service. Pour améliorer les transports en communs, il existe d'autres possibilités que les couloirs bus qui sont consommateurs de beaucoup d'espace et annihilent toute possibilité d'aménagement urbain. Par exemple, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité. En outre, la RD920 est parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité même s'il doit être amélioré.
Concernant la section Nord, elle est en dehors de cette enquête publique. Le conseil général et les communes traversées ont décidé de travailler au sein d'un comité de pilotage.

● **ANNOTATION n°2.168- M. Paul Mathis responsable de la délégation de l'AUT/FNAUT Idf** « remise de l'avis sur le projet en 4 points : les généralités, la circulation des autobus est inacceptable, les régimes de vitesse applicables aux véhicules automobiles, les itinéraires des pistes cycles »

Concernant les transports en communs, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. A titre de comparaison, le nombre de bus sur la section allant de la Croix de Berny à la Place de la Libération est relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin) ; il est peu réaliste de prévoir des investissements lourds pour un si faible service. Pour améliorer les transports en communs, il existe d'autres possibilités que les couloirs bus qui sont consommateurs de beaucoup d'espace et annihilent toute possibilité d'aménagement urbain. Par exemple, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité. En outre, la RD920 est parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité même s'il doit être amélioré. Enfin, le département affirme qu'il n'est pas dans la fonction de la RD920 de palier les insuffisances du RER B.
Concernant les itinéraires cyclables, celui-ci est continu sur la majeure partie (trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

1.3 REGISTRE DE SCEAUX

● **ANNOTATION n°3.01- MM. G. Jacqz** « opposé au projet car onéreux et bénéficie peu aux riverains. Considère que la circulation des véhicules sera plus difficile.»

Au centre de Bourg-la-Reine, le profil à deux files par sens de circulation est maintenu. L'aménalioration de la circulation sera recherchée par un aménagement cohérent le long de cette voie et l'intégration au système centralisé SITER (**S**ystème **i**nformatisé de **té**lésurveillance et de **r**égulation du trafic).
Pour les riverains, l'apaisement de la circulation, le patrimoine de l'espace public entièrement rénové, les plantations supplémentaires, le bruit diminué sont des éléments qui amélioreront nettement le cadre de vie.

● **ANNOTATION n°3.02- M. S.F.*** «opposé au projet car considère que la circulation sera d'autant plus difficile que les déplacements transversaux et les TC ne sont pas améliorés »

Au centre de Bourg-la-Reine, le profil à deux files par sens de circulation est maintenu. L'amélioration de la circulation sera recherchée par un aménagement cohérent le long de cette voie et l'intégration au système centralisé SITER (**S**ystème **i**nformatisé de **té**lésurveillance et de **r**égulation du trafic). Concernant l'amélioration des transports en communs, ce sujet est de la compétence du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) présidé par la Région Ile-de-France.
La concertation a permis de mettre en exergue des besoins de traversée supplémentaires. Ainsi, des traversées piétonnes supplémentaires ont été créées aux endroits les plus judicieux pour la vie locale.

● **ANNOTATION n°3.03- M. Duparis** « opposé au projet car considère les aménagements projetés comme somptuairees et en partie inutiles compte-tenu de l'état des finances publiques »

Le coût du projet est normal pour ce type d'aménagement et constitue une dépense d'investissement utile à l'économie et pour les futures générations.

● **ANNOTATION n°3.05- M. Carmel O Piccioto** « propose que la RD920 soit le support d'une ligne tram-train dans les emprises actuelles entre le quartier de la tour Montparnasse et Etampes et Arpajon pour pallier un sous équipement ferré dans le secteur géographique»

Il s'agit presque de « l'arpajonnais » mis en service à la fin du 19^{e} siècle et supprimé en 1937 qui reliait les Halles de Paris à Arpajon. Il s'agissait principalement de relier la région maraîchère du sud de Paris à la capitale. A l'époque, on a trouvé plus d'intérêt à la ligne de Sceaux devenue aujourd'hui le RER B. Il est à noter que le RER B est en parallèle de la RD920 et que le métro n°4 qui se prolonge vers Mont rouge puis vers Bagneux.
L'organisation des transports en Ile-de-France est du ressort du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) présidé par la Région Ile-de-France.

● **ANNOTATION n°3.07- Mme M. Fourmaux** « utilise les TC 390 et 192 qui aboutissent ou qui passent par la gare de Bourg-la-Reine. Estime que le projet ne prend pas en compte la préoccupation des usagers des TC »

Les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-

Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin.

Par ailleurs, la RD 920 est sur la section Sud, parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité dans le sens Paris-Province (même s'il doit être amélioré).

Enfin, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité.

● **ANNOTATION n°3.08- M. F. Chiché** « estime qu'il est possible de concilier le boulevard urbain et sites propres autobus-vélos suivant un argumentaire détaillé »

Les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin.

Par ailleurs, la RD 920 est, sur la section Sud, parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité dans le sens Paris-Province (même s'il doit être amélioré).

Enfin, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité

Concernant la proposition de site propre bus en central, cela n'est possible que sur la section entre croix de berny et place de la libération. Cette section est concernée par 8 bus à l'heure du pointe du matin et il n'est pas envisageable de faire un tel investissement pour un service aussi faible. Le nombre de bus limité sur la RD920 vient principalement du fait que le RER B existe en parallèle et qu'il n'y a donc point besoin d'un autre transports structurant. Le département ne peut que constater que le RER B fonctionne mal mais ce n'est pas à la RD920 de palier les dysfonctionnements du RER B. Il existe plusieurs pistes d'actions pour améliorer le RER B. Le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) est compétent sur ce sujet.

Remplacer l'ensemble des contre-allées prévues de l'avenue général leclerc par une voie bus n'est pas l'option choisie par le comité de pilotage (conseil général + commune) car celle-ci serait préjudiciable pour la vie locale et commerçante.

Chaque point d'arrêt sera traité pour être entièrement accessible aux utilisateurs de fauteuils roulant.

● **ANNOTATION n°3.09- M. Laurent, maire de la ville de Sceaux** « suivant une délibération du conseil municipal du 25 mai 2010, celui-ci propose la suppression du terre-plein central de la RD920 de manière à réduire le caractère routier de la voie, à l'affecter aux TC et à assurer la sécurité des cyclistes. Le report du trafic du boulevard urbain sur le réseau secondaire est préoccupant car l'étude d'affectation au réseau secondaire du report de traic ne fait pas partie du dossier avec les conséquences prévisibles. Par ailleurs devront êtres prises en compte les conséquences de l'établissement d'un périmètre de protection des bâtiments de l'ancien marché aux bestiaux. Demande à participer aux études paysagères relatives au traitement des carrefours formés par l'av. Duchesse du Maine, de l'Allée de Trévise, de l'Allée d'Honneur. La question des différents aspecs de l'éclairage public reste posée comme celle relative à la gestion du futur aménagement »

Concernant la création du terre-plein central, ce dernier qui sera planté d'arbres à haute tige, dont l'essence est similaire à celle des arbres d'alignement latéraux de la RD 920 (platanes), permettra de renforcer l'aspect vert et le caractère arboré de boulevard urbain.

Sur le plan technique, la largeur prévue pour le TPC (2,60 m) constitue une dimension minimale permettant d'assurer un volume suffisant à prospecter pour l'alimentation de l'arbre et l'ancrage racinaire; cette condition est nécessaire pour un développement convenable des arbres et la pérennité de ces plantations.
La RD 920 constitue à l'heure actuelle une coupure minérale dans le tissu urbain. Les plantations permettront de recoudre et d'humaniser l'espace, en améliorant l'environnement des usagers et des riverains.
Sur le plan climatique, l'ombrage généré à terme par ces arbres à grand développement permettra d'améliorer le confort thermique des usagers de la voie qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons. Ces plantations constitueront également un relais le jour où il sera nécessaire de procéder à la replantation des alignements latéraux (dans quelques dizaines d'années).
Par ailleurs, l'emprise du terre-plein central proposé dans le parti d'aménagement ne suffirait pas à assurer son affectation aux transports en commun routiers**.**

Concernant les conclusions de l'étude relative à la circulation, elle indique effectivement un léger report vers des réseaux secondaires. Ce report est dans le modèle utilisé très limité et est un effet mécanique du passage de trois files à deux files par sens.

Il faut toutefois relativiser les résultats d'un modèle d'affectation des flux qui permet d'avoir une vision générale mais qui ne permet de prendre en compte toutes les composantes, parfois complexe, du choix d'un itinéraire par rapport à un autre. Dans le cas présent, on oberve un léger report sur la RD77. Toutefois, le projet permettra d'intégrer la RD920 au système centralisé des feux SITER tout en ne facilitant pas le « shunt » de la RD920 par la RD77 via un réglage judicieux des feux sur l'allée d'Honneur débouchant sur la place de la libération. Ce système avantagera l'utilisation pour le transit de la RD920 et l'utilisation locale pour la RD77. Ces adaptations fines ne peuvent pas être pris en compte dans un modèle régional. Le Département confirme qu'il considère la RD 920 comme le réseau structurant du secteur sur lequel doit passer le « transit ». Il est à noter que durant cette enquête publique, la RD77 a été aménagée en zone 30 de façon à restreindre l'attractivité de cet axe comme voie de substitution à la RD920.

Le Département note que la ville de Sceaux souhaite étudier une opération d'aménagement sur le secteur du petit Chambord intégrant l'allée de Trévise, voie située à l'intersection de la RD920. Le Département participera activement aux éventuels groupes de travail intégrant la réflexion du débouché de l'allée de Trévise sur la RD920.

Concernant les études paysagères, toutes les communes concernées seront associées suivant l'avancement de celles-ci. Plus particulièrement pour le carrefour RD 920 avec l'avenue Duchesse du Maine, le Département a bien pris en compte le souhait de la commune de conserver « la demi-lune » ; l'aménagement paysager de ce carrefour aura pour ambition d'évoquer le parc de Sceaux et ses jardins à la française.

Concernant l'éclairage public, le département estime qu'il indispensable sur la RD920 d'assurer l'homogénéité des équipements utilisés au moins par sous-section urbaine et paysagère clairement identifiable.

● **ANNOTATION n°3.11- M. Dufourmotian* président de l'association Sud Environnement** « demande que le projet porte sur la totalité du parcours depuis Paris jusqu'à la limite départementale avec l'Essonne, qu'il accorde une réelle priorité aux transports en communs et en particulier prévoie un site propre entre Paris et Bourg-la-Reine, ménage un trajet continu et protégé aux cyclistes, améliore la circulation des bus accédant à la gare RER de Bourg-la-Reine »

La RD920, depuis Paris jusqu'à la limite avec l'Essonne, fait environ 9,5 km de long. Vu la complexité de l'aménagement et l'importance des études et travaux à mener, le département des Hauts-de-Seine a décomposé la RD920 en une section sud et une section nord. Les études ont commencé par le Sud. La section nord est sur une grande partie limitrophe avec le département du Val de Marne ; les élus concernés se sont réunis le 19 juin 2008 et ont décidé de travailler au sein d'un comité de pilotage.
Les observations sur la section nord sont hors du champ de cette enquête publique même si le Département les enregistre dans le cadre de ces études.
Concernant les itinéraires cyclables, celui-ci est continu sur la majeure partie (trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Concernant la circulation des bus, le Département partage l'avis de l'association sur le fait qu'elle est très difficile avant la gare RER B Bourg-la-Reine ; le projet prévoit donc un site propre bus et vélo sur la section précédant l'arrivée sur la gare RER B Bourg-la-Reine.

● **ANNOTATION n°3.13 - M. le Président Association Environnement 92** « défavorable au projet estime que le déplacement automobile est favorisé au détriment des déplacements alternatifs. Le plan climat départemental n'est pas respecté.»

Le projet de la RD920 au nord de la Croix de Berny passe de 3x3 voies à deux files par sens de circulation, propose des alternatives cyclables à la voiture quand cela est possible, intègre la RD920 au système SITER. En ce sens, il est tout à fait conforme au plan climat territorial. Le Département est clair sur les objectifs et se donne les moyens d'y parvenir. Il n'en demeure pas moins que cette voie est destinée à rester un axe majeur du sud parisien.

● **ANNOTATION n°3.14 - F. Toutée** « considère que cette version du projet (CG) semble la plus pertinente mais doute de son efficacité. Fluide aujourd'hui, la RD920 risque d'être embouteillée rapidement avec les conséquences écologiques qui s'ensuivraient»

Les études de circulation réalisées pour ce projet ont montré que le trafic actuel pouvait être absorbé par la RD920 dans la configuration future. Il faut aussi noter que la RD920 est destinée à intégrer SITER. Ce **s**ystème **i**nformatisé de **té**lésurveillance et de **r**égulation du trafic vise à :

- Faciliter les déplacements pour les résidents et les actifs,
- Participer à la qualité de la vie locale par une gestion fine des échanges entre communes et quartiers,
- Améliorer la sécurité routière des automobilistes, mais aussi des deux roues et des piétons en prenant en compte leur comportement dans les réglages des feux tricolores,
- Réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique par l'optimisation des réglages des feux tricolores de façon à réduire les arrêts et redémarrages.

● **ANNOTATION n°3.17- M. JC TROJER** « le projet n'est pas assez ambitieux, il devrait priviligier les TC et les pistes cyclables et réduire la place de la voiture »

Ce projet se veut équilibré et réaliste en permettant la mixité des usages dans un environnement pacifié et de qualité : le boulevard urbain.

● **ANNOTATION n°3.18- Mme N. Dutheil – Association des Riverains du Parc de Sceaux** « remise d'un document qui s'oppose au partage du trottoir actuel avec une piste cyclable unidirectionnelle. Secteur de l'av. R. Aron côté Paris province. Le trottoir projeté serait trop réduit pour les flux de piétons »

Le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25 m de piste cyclable + 0,50 cm d'espace de sécurité.
2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel. Par ailleurs, avec plus de 30 000 veh./j, les ouvrages de référence nous orientent vers des pistes cyclables. Il est donc proposé de continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération.
Cette solution de piste cyclable permet une continuité parfaite depuis Bourg-la-Reine ce qui est recherché par le département. En outre, la piste cyclable est projetée sur l'actuel alignement de candélables où il n'y a donc pas de cheminement piétons. Enfin, le flux piétons de cette section est à relativiser et ne peut être comparé à celui des centres-villes de Bourg-la-Reine ou Antony.
Le département attachera une attention particulière à ce que les riverains aient une visibilité satisfaisante quand ils sortent de leur propriété en tant que piétons ou automobilistes.

1.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE

● **ANNOTATION n°4.02 & 4.02b - M. Mouranche** « souhaite comme l'AUT-FNAUT IdF des limitations à 30 km/h dans la traversée des 4 villes suivant document remis »

voir 2.4

● **ANNOTATION n°4.19 – M. P. Le Jean** « opposé à la réduction de la place de la voiture dans le projet »

Ce projet de boulevard urbain sur la RD920 se veut équilibré afin d'assurer une mixité des usages. L'axe doit continuer à permettre l'écoulement du trafic existant.

● **ANNOTATION n°4.22 – M. S. Phlibert** « estime que les pistes cyclables doivent être continues et séparées des trottoirs. Pas de réduction de la largeur des trottoirs au bénéfice de la piste cyclable. Opposé aux contre-allées. Plus souhaitable des sites propres bus paragés avec les cycles. Estime que le rond-point de la place de la libération projeté renforcera les bouchons »

Suite à la concertation et après avoir entendu les différents usagers cyclistes, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix du type d'aménagement cyclable suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables.

Concernant les contre-allées, ce choix, issu du bilan de la concertation, a été fait car très adapté au contexte très urbain et commerçant traversé.
La place de la libération a fait l'objet d'études partiulières avec calculs de fonctionnement et simulation dynamique. Ces études montrent une amélioration de cette place par rapport à l'existant. Des améliorations sont certainement possibles et le département en concertation avec les communes continuera à travailler sur cette place dans les études de détails ultérieures.

● **ANNOTATION n°4.23 – Mme M. Robert – La Maison de Pauline** « pour le maintien de la contre-allée actuelle av. du général Leclerc opposée à l'implantation d'une contre-allée à l'alignement opposé car réduction de la largeur du trottoir. »

Concernant la contre-allée actuellement à gauche de la RD920 entre l'av. Galois et le boulevard Carnot, les principes proposés à la concertation consistaient au maintien de la contre-allée actuelle en l'agrémentant de plantations supplémentaires et en rénovant les trottoirs et chaussées très dégradés. Il est toujours délicat d'insérer un aménagement cyclable qui se trouve à droite de la chaussée dans une contre-allée à gauche. Ainsi la proposition de la commune dans un courrier du 17 novembre 208 de continuer le projet avec la contre-allée à droite a été retenue. Il y aura ainsi une cohérence dans l'aménagement général de l'av. Général Leclerc.
Concernant la largeur des trottoirs, les schémas de principe montrent que le recalibrage de cette voie permet de conserver, voire d'augmenter la largeur des trottoirs. A titre d'exemple, le trottoir du coté visé passe de 4,11m à 4,65 m.

● **ANNOTATION n°4.24 – M. F. Lochet** « trouve le projet séduisant mais pose des questions relatives au bruit de la rue et notamment l'usage excessif des sirènes, la nuit que la synchronisation des feux triclores régule la vitesse à 50km/h. Les arbres d'alignement qui ponctuent les places de stationnement sont implantés tous les 10m au droit des contre-allées aboutissent à une diminution du stationnement de 25%. Par ailleurs un dévoiement du RD920 partiel serait de nature à casser la vitesse (voir note) »

Le Département n'a pas la compétence de gérer ces nuisances sonores nocturnes comme les sirènes.
Concernant la régulation des feux, la RD920 a vocation à intégrer SITER, outil de centralisation de la régulation des feux sur les principaux axes départementaux.
Concernant les contre-allées plantées, en effet, les plantations entre les stationnements provoquent une perte mécanique de stationnement. Le département travaillera dans les études de détails afin de rendre cette diminution la plus faible possible.
Concernant des chicanes sur la RD920, ce type d'aménagement fonctionne bien sur un réseau secondaire local mais est peu adapté au fonctionnement de la RD920.

● **ANNOTATION n°4.25 – M. D. Delrieu – Conseillller m unicipal de Bourg-la-Reine** « voir la note qui présente les principaux défauts du projet notamment n ce qui concerne les pistes cyclacles, et les transports en communs. Invalidation du projet pour des améliorations modiques. »

Concernant la discontinuité des pistes cyclables, l'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie (les trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l' hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui été jugé préjudiciable pour la vie locale.
Concernant les traversées des pistes cyclables aux carrefours, ce sujet fera l'objet d'études détaillées dans les phases ultérieures.
Concernant les contre-allées dans Bourg-la-Reine et la proposition de les remplacer par des couloirs bus, ce n'est pas l'orientation prise suite à la concertation, en total accord avec la commune de Bourg-la-Reine (confirmé par l'écrit du 17 novembre 2008 du maire de Bourg-la-Reine).

● **ANNOTATION n°4.26 – Mme Bonnet** « pour qu'un environnement soit de qualité, il faut : un site propre bus jusqu'à la Porte d'Orléans, une seule file de circulation auto par sens : de véritables pistes cyclables pour assurer une liaison entre le Parc de Sceaux et la ville. »

Concernant la section nord (de Bourg-la-Reine à Porte d'Orléans), ce n'est pas l'objet de cette enquête publique.
Concernant les pistes cyclables sécurisées, le Département confirme qu' entre Croix de berny et la place de la libération aux abords du Parc de sceaux, le projet prévoit des pistes cyclables sécurisées.

● **ANNOTATION n°4.27 – M. J. Mathieu** « n'est pas convaincu par ce projet qui contrairement à ce qu'il annonce va augmenter les pollutions de toutes sortes (voir note) »

Les études de fonctionnement réalisées en amont du projet ont montré que le trafic actuel pouvait être absorbé par un aménagement à deux voies sous réserve d'une meilleure gestion des flux, ce que propose le projet. Aujourd'hui, on observe souvent une circulation en accordéon (arrêts, redémarrage rapide). Une plus grande efficacité peut être atteinte en favorisant une « fluidité maîtrisée »(50 km/h), ainsi que par la cohérence et la lisibilité des aménagements et l'adaptation des carrefours au contexte urbain. L'intégration de la RD920 au SITER, **s**ystème **i**nformatisé de **té**lésurveillance et de **r**égulation du trafic, aura pour objectif de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique par l'optimisation des réglages des feux tricolores de façon à réduire les arrêts et redémarrages

● **ANNOTATION n°4.28 – M. C. Riege Association « Cit oyen à Bourg-la-Reine** « Le document remis fait état d'un disgnostic partiel par absence de données précises et avec des données non actualisées. Des solutions sont avancées pour améliorer le projet : sites propres pour TC, continuité des pistes cyclables.

La question de la place de la gare avec sa restructuration est posée ainsi que la crainte d'un dysfonctionnement permanent de la place de la libération. »

Concernant le diagnostic sur lequel il manquerait des accidents, le Département s'appuie sur une base de données d'accidents recensés, la plus fiable et la plus objective. Bien sûr certains accidents n'ont pas été répertoriés car non déclarés. Malgré l'imperfection de tout diagnostic, le Département l'a voulu le plus complet et le plus clair possible.

Concernant les voies bus, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. Par ailleurs, la RD 920 est sur la section Sud, parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité même s'il doit être amélioré.

Concernant la place de la gare, l'aménagement du pôle de la gare RER de Bourg-la-Reine dépend du comité de pôle, piloté par le STIF et Bourg-la-Reine et qui réunit le STIF, la mairie de Bourg-la-Reine, la RATP, et d'autres partenaires dont le Conseil général. Une coordination s'est mise en place avec le Conseil général à l'occasion du projet de requalification de la RD 920 afin d'assurer une meilleure articulation. Les deux instances restent cependant en charge des décisions concernant le pôle de la gare RER de Bourg-la-Reine pour l'une, et la requalification de la RD 920 pour l'autre.

Concernant les aménagements cyclables, sur la base du projet présenté, le Département étudiera en détail les insertions des cyclistes pour une sécurité optimisée.

Concernant la place la libération, la place de la libération a fait l'objet d'études partiulières avec calculs de fonctionnement et simulation dynamique. Ces études montrent une amélioration par rapport à l'existant. Le département, en concertation avec la commune, continuera à travailler sur cette place dans les études de détails ultérieures.

● **ANNOTATION n°4.33 – Mme B. Guénée** « Divers points sont évoqués et en particulier une certaine déception entre ce qui avait été dit lors de la concertation préalable et ce qui semble avoir été retenu : absence de TC en site propre, pistes cyclables interrompues (voir note). »

La concertation s'est déroulée du 22 septembre 2008 au 13 février 2009. Elle a été riche d'enseignement et de nombreuses personnes se sont déplacées aux réunions publiques (524 personnes en tout). Le Département a fait des choix en tant que maître d'ouvrage de l'opération (explicités dans le bilan de la concertation voté le 19 juin 2009). Ce bilan

(téléchargeable sur www.rd920.fr) explique notamment les choix sur les sujets relatifs aux transports en communs, aux voies de circulation, aux aménagements cyclables pour un projet qui se veut réaliste et équilibré.

2. THEME 2 : LES CIRCULATIONS ET VRD

2.1 REGISTRE DE MASSY

● **ANNOTATION n°1.01(anonyme) :** « feux rouges à conserver au rond-point, terre-plein central à conserver entre l'avenue Kennedy et la rue P. Boudet(eviter(TAG). Aménagement stationnement av. Kenndy entre la rue de la saussaye et la RD920 (longitudinal).

Les feux tricolores seront bien conservés au rond-point avec l'avenue Kennedy. Un petit terre-plein en pavés-résine encadré de ligne continue sera proposé dans le cadre du projet afin d'interdire le tourne-à-gauche vers la rue Paul Boudet. Des stationnements logitudinaux sont bien prévus de la rue de la saussaye à l'avenue Kennedy.

● **ANNOTATION n°1.03 - M. ou Mme Roche :** « Circulation venant de province empruntant la RD920 : empêcher le TAG à destination de la rue Paul Boudet. La réduction de la largeur des files de circulation présente un danger pour les bus, VL et 2 roues à moteur ».

VOIR 1.1

● **ANNOTATION n°1.04 - M. ou Mme Roche :** « Giratoire JF Kennedy : la déflexion de trajectoire dans le sens Province/Paris n'est pas conforme : le rayon doit être inférieur à 100 0 . Voir schéma remis pour réiquilibrer les 3 branches de ce carrefour : il s'agit de réduire la vitesse ».
VOIR 1.1

● **ANNOTATION n°1.05 - Mme Bernadette Fourquet :** « Réitère une demande de manière à éviter le TAG vers la rue P. Boudet à partir de la RD920 dans le sens Province/Paris (mouvement dangereux). Le secteur commercial d'Antony le long de la RD920, côté ouest, secteur de la Poste, les piétons ne sont pas protégés de la circulation des véhicules dans les traversées : proposition de mettre un feu tricolore régulant la vitesse »

Un petit terre-plein en pavés-résine encadré de ligne continue sera proposé dans le cadre du projet afin d'interdire le tourne-à-gauche vers la rue Paul Boudet.
Le carrefour RD920 avec l'avenue Kennedy sera traité en rond point avec des feux tricolores afin de sécuriser les traversées piétonnes.

2.2 REGISTRE D'ANTONY

● **ANNOTATION N°2.01 - M. BEAU-LAUPIE** : « demande d'un feu trioclore aux intersections de l'av. du Mal Leclec et des rues du Progès et de Maninville pour assurer la sécurité des mouvements des véhicules empruntant ces voies (dem. En 2008).

La création d'un carrefour à feux tricolores ne peut être projeté à cet endroit puisqu'il en existe un à 50 m environ (carrefour RD920 x rue des mûres x rue de l'avenue x rue du chemin de fer) dont l'intérêt est plus net. Toutefois l'aménagement cohérent permettra un contexte apaisé et des échanges plus sereins aux voies dépourvues de feux.

● **ANNOTATION n°2.05 - M. B. Edouard** : « satisfait du projet…mais itinéraires de substitution pour les cycles notamment Sud-Nord est absurde : faire piste sur la RD920 de J. Monnet Fenzy les pistes traversantes non protégées. Les accès au conservatoire sont inadaptées. Localisation de la Belle-Levantine erronée sur doc graphique »

Des études de faisabilité sur l'ensemble de la section ont été réalisées. Un itinéraire cyclable continu entraîne une perte de nombre de stationnement de 28% au sud de l'hyper-centre et de 49% au nord de l'hyper-centre. La perte de presque la moitié du stationnement au nord de l'hyper-centre est jugée trop préjudiciable pour la vie locale.
Face aux contraintes d'emprises 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.
Nous notons l'erreur sur la localisation de la Belle-Levantine.

● **ANNOTATION n°2.07 - Mme Rangaussi** : « satisfaits du projet mais regrettent l'absence de continuité des pistes cyclables : risque de confusion avec les trottoirs. Concernant les platanes même remarque que M. Morel. Point positif : création d'un feu tricolore au droit de la rue Paul Bourget »

Concernant l'absence de piste cyclable, le conseil général s'est orienté vers un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante. Les arbres en état satisfaisant seront dans la mesure du possible conservés. Les arbres dégradés seront remplacés.

● **ANNOTATION n°2.08 - M. R Thibault** : « opposé au tronçon de piste cyclable de la croix de Berny à la place de la Libération côté gauche en direction de Bourg-la-Reine car le trottoir disposerait d'une largeur réduite insuffisante pour les enfants et les personnes à mobilité reduite» &

ANNOTATION n°2.09 - M. M. Legrand &

ANNOTATION n°2.10 - M. Phan Van Dahn &

ANNOTATION n°2.10b - M et Mme Bal

Le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait come suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25 m de piste cyclable + 0,50 cm d'espace de sécurité.
2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel. Par ailleurs, avec plus de 30 000 veh./j, les ouvrages de référence nous orientent vers des pistes cyclables. Il est donc proposé de continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération.
Cette solution de piste cyclable permet une continuité parfaite depuis Bourg-la-Reine ce qui est recherché par le département. En outre, la piste cyclable est projetée sur l'actuel alignement de candélables où il n'y a donc pas de cheminement piétons. Enfin, le flux piétons de cette section est à relativiser et ne peut être comparé à celui des centres-villes de Bourg-la-Reine ou Antony.

● **ANNOTATION n°2.23 - Me Corbier** : « concernant la rue Paul Bourget demande confirmation de l'aménagement de sécurité pour les piétons »

Nous confirmons la création d'une traversée piétonne sécurisée par feux tricolores au carrefour RD920 x rue Paul Bourget. Cette demande avait été reprise des conclusions de la concertation préalable.

● **ANNOTATION n°2.29 - Mmes F. Petit e H. Buisson-A PECA**: « remise d'un document relatif au fonctionnement du Conservatoire de Musique d' Antony en relation avec les difficultés d'accès de stationnement pour les véhicules que ne semble pas régler de

manière significative le projet de la RD920 au droit de cet équipement. Une étude spécifique est demandée qui abordera l'offre possible par un TC local »

ce document sera étudié attentivement, comme base d'un diagnostic à des études de projet plus détaillées. D'ores et déjà, le projet prenait en compte plusieurs observations émises lors de la concertation : possibilité de faire demi-tour vers le centre-ville en sortant du conservatoire, traversée piétonne sécurisée en face du conservatoire. Le conseil général attire l'attention sur le fait que nous nous trouvons sur le pont SNCF dont la structure qui a évolué dans le temps ne permet pas certains aménagements (charge limitée sur les récents encorbellements). Cela contraint grandement les possibilités d'aménagement au droit du conservatoire.

● **ANNOTATION n°2.33 - Mme Y. Firivo – présidente d e l'APPA** « indique que des membres d'association passeront pour prendre connaissance du dossier »

Le dossier reste disponible sur le site internet dédié www.rd920.fr

● **ANNOTATION n°2.34 - M. R. Zitouni** « estime qu'il y a des tronçons de voie notamment au droit du conservatoire de musique de 200 et 500m sans feux intermédiaires ce qui autorise des vitesses excessives si des dispositifs de limitation ne sont pas installés. De l'av. Léon Jouhaux à l'av. J. Monet la piste cyclable est insuffisamment sécurisée par rapport aux véhicules qui stationnent, l'habitude de l'épi devra être encadré par des protections notamment au droit des entées charretières »

Des traversées piétonnes sécurisées ont été créées aux endroits les plus judicieux. Un travail encore plus détaillé avec la commune sera réalisé au stade des études de projet pour voir s'il faut en créer d'autres. Concernant les pistes cyclables et les stationnements, ils seront sécurisés par du mobilier urbain si nécessaire.

● **ANNOTATION n°2.36 - M. Senant – Maire d'Antony** « Le projet du carrefour entre la RD920 et l'av. Léon Jouhaux ne semble pas tenir compte de l'impact du parc d'activités économiques et technologiques projeté de 45 ha Antonypole. Rechercher un effet signal à cette porte d'entrée »

Il sera étudié, en partenariat avec les communes d'Antony et de Massy, une amélioration de ce carrefour. Le conseil général va demander à la commune d'Antony les données d'entrées (nombre d'employés prévus, SHON, nombre de parkings prévus) pour pouvoir affiner son étude.

● **ANNOTATION n°2.37 - Mme D. Bourrel** « Cette personne indique déposer une note relative aux aménagements cyclables et des TC »

Note non trouvée. Cette personne peut toujours transmette ses observations au Conseil général des Hauts-de-Seine.

● **ANNOTATION n°2.38 - M. J. Cottin** « attire l'attention des auteurs du projet sur le manque de sécurité des pistes cyclables. Insufisamment isolées des trottoirs et des aires de stationnement et des vehicules aux intersctions»

Des principes permettant de matérialiser et de sécuriser la piste cyclable ont d'ores et déjà été posés :

- la piste cyclable sera d'un revêtement différencié (enrobé beige)
- elle sera encadrée de dalles de grès de 20 cm de largeur
- un espace de sécurité d'au moins 50 cm de large sera assuré le long des aires de stationnement
- chaque intersection fera l'objet d'études de détails.

● **ANNOTATION n°2.39 - M. H. Devos** « questions relatives à l'amélioration de l'écoulement des eaux de surface le long de l'avenue R. Aron, côté de l'US Metro»

Les études de détails accorderont une attention particulière sur ce sujet et notamment sur cette section au droit de l'av. Raymond Aron. S'il s'avère nécessaire de prévoir plus d'avaloirs, le département le prévoira dans le projet.

● **ANNOTATION n°2.40 - M. JM Cortambert** « considère le projet trop contraignant et pas assez sécurisé : les études relatives aux pistes cyclables doivent être refaites de manière à assurer leur continuite et sans détour »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.41 - M. V. Pelletier-Lebon** « regrette l'absence de continuité des pistes cyclables entre la croix de Berny et la place du 8 mai. Demande une plus grande sécurité dans le franchissement des carrefours »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Le franchissement des carrefours par les aménagements cyclables feront tous l'objet d'une étude détaillée dans les phases ultérieures.

● **ANNOTATION n°2.46 - M. P. Brie** « regrette l'absence d'une variante étudiée simulant sur l'ensemble du projet un TCSP de manière à apprécier le transfert modal qui en résulterait. La note remise comprend 4 autres points »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.47 - Mme L. Geny** « estime que le projet est une avancée cependant note un « bemol », dans l'absence de TCSP et de pistes cyclables dans le centre d'Antony, les itinéraires de substitution ne seront pas utilisés »

Le choix du TCSP dans Antony a été écarté lors des premières études. On peut se reporter pour cela au bilan de la concertation voté le 19 juin 2009 par le Conseil général. Toutefois un couloir bus est proposé dans Bourg-la-Reine en amont de la gare RER B Bourg-la-Reine car son efficacité a été démontrée sur cet endroit précis. Concernant les itinéraires de substitution, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.48 - M. B. Gakeroot** « ne comprends pas les raisons qui ont prévalu quant au détournement des pistes cyclables au centre d'Antony. La note remise comprend plusieurs questions relatives à ces pistes »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Les itinéraires dans les zones 30 communales ont été établis par concertation entre le Conseil général et la mairie d'Antony.

● **ANNOTATION n°2.51 – M.M.Wilkelau** « souhaitant implanter son activité sur le linéaire commercial d'Antony considère que la suppression de places de stationnement sur la RD920 consécutives à l'installation d'une piste cyclable est de nature à remettre en question cette implantation. Une annotation anonyme suit cette contribution « ne croyez-vous pas que les cyclistes sont aussi des consommateurs ?, une place de stationnement est égale à 10 places de vélos » »

Le conseil général a souhaité faire un projet urbain équilibré. Le projet du Département vise à conserver globalement la capacité de stationnements existante. L'organisation rigoureuse du stationnement aura un effet mécanique de diminution du nombre de places.Le Département s'attachera toutefois à conserver, voire à augmenter, la capacité de stationnement aux endroits les plus judicieux pour la vie locale et commerçante.
Par ailleurs, une meilleure organisation du stationnement favorise une plus grande lisibilité de l'espace public réservé à chaque usage, et par conséquent, une meilleure utilisation des espaces dédiés au stationnement.

● **ANNOTATION n°2.60- Antony à vélo, antenne locale de l'association MDB** « remise d'une note 4 pages traitant de 4 points : 1, la RD920 doit être rendu accessible aux cyclistes au centre d'Antony, 2-l'implantation des pistes cyclables doit être précisée notamment aux carrefours, 3-largeur de la piste, 4-couloirs de bus plutôt que contre-allées. »
voir 2.1.2

● **ANNOTATION n°2.104- M. H. Nadin** « remet une note : considère qu'il faut anticper une tendance à l'usage des vélos qui va s'amplifier donc de mettre sur une même chaussée cyclistes et automobilites »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.113- Mme J. O Donovan** « 2 demandes précises : plus de sécurité à l'intersection de la RD920 avec l'av. Jeanne d'Arc, et des pistes cyclables pour joindre les collèges »

Concernant le carrefour de la RD920 avec l'av. Jeanne d'Arc, nous avons noté qu'il s'agissait d'un lieu de passage important pour les enfants du groupe scolaire Velpeau. Le Département s'attachera à sécuriser ce carrefour notamment par des traversées bien signalées et des refuges confortables.
Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix du type d'aménagement cyclable suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié

- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…

- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables.

De manière générale, l'accessibilité des collèges par les cycles sera rendue possible depuis le réseau cyclable de la RD 920 vers la voirie communale classée en zone 30 (partage pacifié des usages).

● **ANNOTATION n°2.115- Mme C. Tolosana** « souhaite que la sécurité des déplacements des piétons soit mieux assurée notamment les plus vulnérables . Souhaite la continuité des pistes cyclables ».

Le département attache la plus grande attention à la sécurité des déplacements piétons et à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les utilisateurs de fauteuils roulants.

● **ANNOTATION n°2.116- Mme C. Le Moal** « 2 questions : l'accessibilité du conservatorie de musique est problématique, demande de relier les équipements locaux destinés aux enfants de pistes cyclables » .

La question de l'accessibilité du conservatoire a été étudiée. Pour répondre à cette problématique, l'aménagement permettra de faire demi-tour en sécurité vers le centre-ville d'Antony.
Concernant la liaison des équipements locaux par des pistes cyclables, ce sujet est de compétence communale. Le département, pour sa part, établit un schéma de circulations douces à l'échelle du département pouvant servir «d'armature » pour les plans locaux.

● **ANNOTATION n°2.117- Blondeau** « 2 demandes : séparer nettement (différence de niveau) les trottoirs de pistes cyclables, le piéton étant vulnérable, suppression des vélos dans le parc de Sceaux le Dimanche »

La piste cyclable sera différenciée par la mise en œuvre d'un enrobé beige (le trottoir étant rouge).
La deuxième demande ne relève pas de cette enquête publique.

● **ANNOTATION n°2.118- Famille Royer** « trouve aberrant l'absence de pistes cyclables dans le centre d'Antony »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.119- M. Robin** « globalement satisfait du projet, demande à ce que le terre-plein central au droit de la rue de la Paix soit infranchissable et prolongé suffisamment au nord pour éviter des mouvements à contre-sens pour rejoindre la rue de la Paix.
Souhaite que la question de la desserte du conservatoire de musique soit résolue dans le présent projet.»

Le tourne-à-gauche de la RD920 vers la rue de la Paix n'est pas autorisé dans le projet. Concernant le conservatoire, une étude détaillée du secteur a permis de répondre à plusieurs dysfonctionnements. Notamment, l'aménagement proposé permet de faire demi-tour vers le centre-ville d'Antony en sortant du conservatoire et une traversée piétonne sécurisée est créée en face du conservatoire.

● **ANNOTATION n°2.121- Dam-Truong-Tuong** « souhaite que le projet de piste cyclable sur le trottoir côté du lotissement du Parc de Sceaux soit reporté sur la chaussée de manière à conserver le trottoir actuel pour des raisons de sécurité »

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

L'analyse de la section Croix de Berny – Place de la Libération montre que nous sommes sur une partie de la RD 920 supportant un trafic supérieur à 30 000 veh/j et en dehors des hyper-centres. Ainsi, les pistes cyclables, plus adaptée à ce contexte, ont donc été privilégiées.

● **ANNOTATION n°2.122- Mme M. Buzelin** « remise d'une note de 4 pages traitant de 2 points et posant 4 questions. Les points sont relatifs à l'absence de piste cyclables au centre d'Antony et un bilan des places de stationnement résultant d'une proposition de réalisation de pistes cyclables (voir la note) »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
La proposition de limiter à un seul coté le stationnement pour créer l'espace nécessaire aux aménagements cyclables a été jugé préjudiciable pour la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.131- M. J. Tozd** « ne voit pas de différence dans l'aménagement du carrefour de l'av. J. Monnet avec la RD920 avec la situation actuelle qui est dangereuse pour les piétons »

La traversée piétonne n'est dangereuse que si l'on traverse en dehors du passage piétons (au nord du carrefour). La traversée au sud du carrefour sera sécurisée par un large refuge au centre de la RD920.

● **ANNOTATION n°2.132- N. Dutheil** « ne souhaite pas de piste cyclable av. R.Aron coté parc de sceaux, les piétons étant sacrifiés. De plus, les intersections des rues de Bretagne et de Normandie avec la RD920 sont rendues plus dangereuses pour les automibilistes.»

Le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25 m de piste cyclable + 0,50 cm d'espace de sécurité.
2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel. De plus, la zone concernée par la future piste cyclable est aujourd'hui la zone actuellement occupée de candélabres et de diverses armoires techniques, donc non utilisée aujourd'hui par les piétons. Par ailleurs, avec plus de 30 000 veh./j, les ouvrages de référence nous orientent vers des pistes cyclables. Le département opte donc pour l'aspect sécuritaire des pistes cyclables sur cette section permettant une continuité parfaite de l'itinéraire depuis Bourg-la-Reine.
Concernant les intersections des rues de Bretagne et de Normandie, elles feront l'objet d'attention particulière lors des études de projet.

● **ANNOTATION n°2.133- E*** « demande qu'une attention particulière soit portée à l'accès au conservatoire de musique »

Le département attachera une attention particulière à l'aménagement à réaliser au droit du conservatoire. Nous avons déjà noté les problématiques de demi-tour et de traversée piétonne à rationaliser.

● **ANNOTATION n°2.135- Mme AL Delacroix – Les verts d'Antony** « estime que le projet n'aborde pas les itinéraires de traverse pour les cyclistes. La circulation des bus est problématique entre les croisements avec la rue J. Monnet et la rue Jeanne d'Arc. »

Le département attachera la plus grande attention à ce sujet dans les études de projet. Une fois le projet global arrêté, la RD920 sera décomposée en sous-sections homogènes pour les études de détails.
Concernant, la circulation des bus sur la RD920 entre J.Monnet et Jeanne d'arc, le département confirme que la suppression d'une file de stationnement est une situation trop préjudiciable pour la vie locale et commerçante. Il faut noter que sur cette section Sud la RD920 est parallèle à un réseau structurant de transports en communs, le RER B.

● **ANNOTATION n°2.138- M. A. Bourrel** « remise d'une note en 3 points : 1-prévoir une piste cyclable continue le long de la RD920 ainsi que des places de stationnement pour les 2 roues, 2- entreprendre et présenter une étude d'impact sur la mise en place de voies dédiées aux bus, 3- supprimer le terre-plein central »

- L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
- Le sujet de la mise en œuvre de voies dédiées aux bus a été largement abordé lors de la concertation dont la synthèse apparaît dans le bilan de la concertation voté le 19 juin 2009 par le Conseil général. Les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. Par ailleurs, la RD 920 est sur la section Sud, parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité dans le sens Paris-Province (même s'il doit être amélioré). D'autre part, tous les arrêts seront mis aux normes UFR (Utilisateurs Fauteuils Roulants). Concernant les aménagements en faveur des transports en communs

aux approches des carrefours Croix de Berny et Place de la libération, une première analyse montre que des couloirs bus d'approche ne feraient qu'augmenter la saturation des carrefours notamment celui de la place de la Libération. Le nombre de bus dans cette section est d'ailleurs relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin). Cependant, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité.

- Le terre-plein central arboré a été un souhait du comité de pilotage pour donner un caractère « plus vert » à cette voie.
- Le stationnement « 2roues » sera proposé section par section en relation avec les communes traversées.

● **ANNOTATION n°2.141 - M. R. Thibaut** «remet 5 lettres opposées à la piste cyclable sur le trottoir côté parc de sceaux. Ces lettres ont été regroupées formant un ensemble de 44 lettres portant les numéros 2.171 à 2.215 »

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

L'analyse de la section Croix de Berny – Place de la Libération montre que nous sommes sur une partie de la RD 920 supportant un trafic supérieur à 30 000 veh/j et en dehors des hyper-centres. Ainsi, les vitesses pratiquées sont élevées. Par ailleurs, un des objectifs du projet consistait à avoir un terre-plein central arboré ambitieux et celui-ci n'est possible qu'avec la solution piste cyclable. Plus précisément, le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25m de piste cyclable +0,50 cm d'espace de sécurité. 2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel où le flux des piétons est tout de même à relativiser. De plus, la zone concernée par la future piste cyclable est aujourd'hui la zone actuellement occupée de candélabres et de diverses armoires techniques, donc non utilisée aujourd'hui par les piétons. Le département confirme donc continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération. De manière générale, compte tenu de l'importance du trafic, la sécurité des cyclistes est privilégiée.

● **ANNOTATION n°2.144 - M. JC. Herbelin** « inquiet par le projet de réduction de la largeur du trottoir pour la mise à 4 voies car au niveau du 25 av. de la Division Leclerc . La sortie du parking souterrain présente une pente excessive ; c'est pourquoi il faut maintenir un espace plan pour assurer la sécurité de cet accès»

Sur cette section, des travaux d'entretien ont été réalisés en 2008. Le projet RD920 se raccorde sur cet aménagement récent sans le bouleverser. Le trottoir dispose d'une largeur règlementaire avec une pente douce vers la route. La pente décrite est celle de l'accès au parking de l'immeuble. Cette pente d'accès est privée et ne dépend pas du domaine public départemental.

● **ANNOTATION n°2.146 - M. D. Faure** « remise d'une note pour faciliter la circulation des bus comprenant les parties suivantes : couloir de bus av. Joffre, gain d'espace sur la place de la gare et les environs. Rabattement par VP, -utilisation des bus emprises RATP, - choix d'un tracé pour les bus partant de la gare de Bourg-la-Reine et se dirigeant vers le Nord et l'Ouest, - coût additionnel »

- Concernant le parking des camions des forains les jours de marché, des stationnements longitudinaux, côté Est, de grande dimension (2,50 m) pour les besoins du marché sont prévus. De plus, le maire pourra par arrêté municipal réserver des stationnements pour les besoins des marchands forains, les mercredis et samedis, jours de marché (possibilité évoquée en comité de pôle gare RER B de Bourg-La-Reine).

- Concernant l'articulation avec le projet d'aménagement de la gare RER B Bourg-la-Reine, l'aménagement du pôle de la gare RER de Bourg-la-Reine dépend du comité de pôle, piloté par le STIF et Bourg-la-Reine et qui réunit le STIF, la mairie de Bourg-la-Reine, la RATP, et d'autres partenaires dont le Conseil général. Une coordination s'est mise en place avec le Conseil général à l'occasion du projet de requalification de la RD 920 afin d'assurer une meilleure articulation. Les deux instances citées précédemment restent cependant en charge des décisions concernant le pôle de la gare RER de Bourg-la-Reine pour l'une, et la requalification de la RD 920 pour l'autre.

- L'utilisation éventuelle des emprises RATP est débattue sein du comité de pôle RER B Bourg-la-Reine piloté par le STIF et la Ville de Bourg-la-Reine.

- Concernant la création d'un parking au dessus du marché, ceci n'est pas de la compétence du Conseil général.

● **ANNOTATION n°2.147 - M. I*** « Riverains du carrefour de l'av. de la Duchesse du Maine demandent des aménagements particuliers (voir note)»

L'aménagement du carrefour RD920 avec l'avenue Duchesse du Maine consiste à remettre les mouvements tournant au centre du carrefour. Les « tourne-à-gauche par la droite » n'étaient pas compris et provoquaient de nombreux dysfonctionnements. L'entrée et la sortie de l'av. Duchesse du Maine sont aménagées en conséquence tout en conservant l'aménagement en « demi-lune » symbolisant l'entrée dans l'ancien domaine du parc de Sceaux. L'aménagement paysager de ce carrefour aura pour ambition d'évoquer le parc de sceaux et ses jardins à la française.

● **ANNOTATION n°2.148- M. M. Gérard – administrateu r de Bourg-la-Reine Environnement** « remise d'une note de 3 pages qui insiste sur l'incomplétude de l'étude d'impact et à ce titre souligne la faiblesse des points suivants : - la définition du domaine foncier auquel s'applique le projet, - la question des réseaux sous-jacents, l'étude de la justification socio-économique. (les coûts sont donnés en HT soit en TTC, rien n'est indiqué sur la récupération de la TVA au titre du FCTVA »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.149- M. B. Eschich** «remet une note en 4 points relatif à des propositions d'amélioration de la circulation des véhicules et des cyclistes aux abords de la rue Mounié, et du carrefour de la croix de berny »

- Concernant la régulation des feux et l'amélioration de la circulation, le département souhaite intégrer à terme, la RD920 au système centralisé des feux SITER permettant d'adapter les plans de feux à la circulation.
- Concernant les plans de circulation, il est de la compétence de la commune d'Antony.
- Concernant l'av. Fenzy, elle est de compétence de la commune d'Antony.
- L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.150- M. Ben Hassan** « opposé à la réalisation d'une piste cyclable sur le trottoir côté du parc de sceaux, la réduction de la largeur du trottoir rend insécure les déplacements des piétons notamment lorsque les coonteneurs des ordures ménagères séjournent sur le trottoir. Quel type de revêtement de chaussée insonrisera le bruit de la circulation ? » &
● **ANNOTATION n°2.151- Mme A Kahraman** « opposée à la réduction de la largeur du trottoir côté du lotissement du Parc de Sceaux et propose un profil en travers schématique »

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

L'analyse de la section Croix de Berny – Place de la Libération montre que nous sommes sur une partie de la RD 920 supportant un trafic supérieur à 30 000 veh/j et en dehors des hyper-centres. Ainsi, les vitesses pratiquées sont élevées. Par ailleurs, un des objectifs du projet consistait à avoir un terre-plein central arboré ambitieux et celui-ci n'est possible qu'avec la solution piste cyclable. Plus précisément, le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25m de piste cyclable +0,50 cm d'espace de sécurité. 2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel où la concentration des piétons est tout de même limitée. De plus, la zone concernée par la future piste cyclable est aujourd'hui la zone actuellement occupée de candélabres et de diverses armoires techniques, donc non utilisée aujourd'hui par les piétons.

Le département confirme donc continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération. De manière générale, compte tenu de l'importance du trafic, la sécurité des cyclistes est privilégiée.
Concernant le profil schématique transmis, il omet la piste cyclable sens province-paris
Concernant les nuisances sonores, le département mettra en œuvre une couche de roulement aux propriétés phoniques adaptées.

● **ANNOTATION n°2.152- Publicani*** « estime le projet très couteux, pose la question du dispositif de limitation de la vitesse des véhicules, considère que les pistes cyclables doivent être continues jusqu'à Paris, la traversée d'Antony au droit de la rue Mounié est problématique pour les véhicules et piétons, la géométrie du carrefour JF Kennedy n'est pas justifiée par rapport à la circulation, propose l'ouverture des accès à l'A6 en haut de Fresnes pour désengorger la RD920 »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.153- M. X. Cote de Soux président de l'association de défense du quartier pavillonaire de la Croix de Berny** « remet une note qui traduit le souhait d'un aménagement cyclable pour l'ensemble de la RD920 sans itinéraires de substitution. Le franchissement du carrefour de la croix de berny jusqu'à la rue coustou doit être aménagé en pistes sécurisées »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.154 - M. J. Jean gérant de l'Art du Pain 85 rue A. Briand**
« Boulanger, demande que soit conservé les accès en venant de la croix de berny et le TAG en venant du centre-ville en face de la rue Carnot, la sortie vers la croix de berny s'effectuant par la rue P. Bourget avec la possibilité du TAG sur la RD920. Ces mouvements sont indispensables au fonctionnement de cette activité qui offre un parking » &
● **ANNOTATION n°2.155 - Mme C. Chemineau** « idem »

Ces fonctionnements sont conservés dans le projet. De plus, une traversée piétonne est créée au carrefour avec la rue Paul Bourget.

● **ANNOTATION n°2.161 - FNAUT IdF délégation pour l e CA Sud de Seine** «remise d'un dossier concernant les itinéraires de bus du projet et hors projet »

Les bus qui passaient jadis rue Léo Delibes et rue des Blagis ne peuvent plus y passer par arrêté du maire de Sceaux. Ce sujet est de compétence communale.
Concernant les itinéraires des bus en général, ce sujet est du ressort du STIF et de la RATP.

● **ANNOTATION n°2.162 - Le journal d'Antony Plus** « journal remis comportant un article sur le refus des riverains du Parc de Sceaux de voir réduire la largeur du trottoir. Propose une telle réduction à l'alignement opposé et mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la chaussée. » &
● **ANNOTATION n°2.163 - Mme Boudjema** idem

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

L'analyse de la section Croix de Berny – Place de la Libération montre que nous sommes sur une partie de la RD 920 supportant un trafic supérieur à 30 000 veh/j et en dehors des hyper-centres. Ainsi, les vitesses pratiquées sont élevées. Par ailleurs, un des objectifs du projet consistait à avoir un terre-plein central arboré ambitieux et celui-ci n'est possible qu'avec la solution piste cyclable. Plus précisément, le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25m de piste cyclable +0,50 cm d'espace de sécurité. 2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel où la concentration des piétons est tout de même limitée. De plus, la zone concernée par la future piste cyclable est aujourd'hui la zone actuellement occupée de candélabres et de diverses armoires techniques, donc non utilisée aujourd'hui par les piétons. Le département confirme donc continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération permettant une parfaite continuité de l'itinéraire cyclable depuis Bourg-la-Reine. De manière générale, compte tenu de l'importance du trafic, la sécurité des cyclistes est privilégiée.

● **ANNOTATION n°2.164- M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF**
« courrier annonçant une note moins en relation avec le projet qu'aux options du CG92 en matière voirie urbaine »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.165- M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF** « note en 3 points : la circulation des véhicules automobiles, l'organisation de la voirie, les transports collectifs »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.166- Mme JF Barbe** « pose la question des bus à Bourg-la-Reine et la difficulté des détours d'itinéraires que ne résout pas le présent projet »
● **ANNOTATION n°2.167- Mme L. Figuiere-Fanica** « utilise les lignes de bus : 172, 390, 394, 388, 192, 197, trouve aberrant les détours de certaines de ces lignes : le projet règle-t-il la question»

Ce sujet a été abordé lors de la concertation dont le bilan a été voté par le Conseil général du 19 juin 2009. La concertation a permis de mettre en exergue l'opposition de la population au contresens bus dans cette section.

● **ANNOTATION n°2.168- M. Paul Mathis responsable de la délégation de l'AUT/FNAUT Idf** « remise de l'avis sur le projet en 4 points : les généralités, la circulation des autobus est inacceptable, les régimes de vitesse applicables aux véhicules automobiles, les itinéraires des pistes cycles »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.169- M. Culdman*** «opposé à la piste cyclable unidirectionnelle côté du lotissement de Sceaux car réduction de l'actuel trottoir » &
● **ANNOTATION n°2.171 à 2.215 -** « Petitions relatives à l'opposition du projet de piste cyclable sur le trottoir côté lotissement du Parc d Sceaux »

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié
- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

L'analyse de la section Croix de Berny – Place de la Libération montre que nous sommes sur une partie de la RD 920 supportant un trafic supérieur à 30 000 veh/j et en dehors des hyper-centres. Ainsi, les vitesses pratiquées sont élevées. Par ailleurs, un des objectifs du projet consistait à avoir un terre-plein central arboré ambitieux et celui-ci n'est possible qu'avec la solution piste cyclable. Plus précisément, le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25m de piste cyclable +0,50 cm d'espace de sécurité. 2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel où la concentration des piétons est tout de même limitée. De plus, la zone concernée par la future piste cyclable est aujourd'hui la zone actuellement occupée de candélabres et de diverses armoires techniques, donc non utilisée aujourd'hui par les piétons. Le département confirme donc continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération permettant une parfaite continuité de itinéraires cyclables depuis Bourg-la-Reine. De manière générale, compte tenu de l'importance du trafic, la sécurité des cyclistes est privilégiée.

● **ANNOTATION n°2.170- Mme C. Ferte** « craint les reports de circulation et de la demande stationnement sur le réseau secondaire »

Concernant la circulation, le projet de l'entrée sud dans les Hauts-de-Seine jusqu'à la croix de Berny ne modifie par la capacité actuelle. Sur la section entre la croix de Berny et la place de la résistance, les trois files par sens sont remplacées par deux files par sens. Les études montrent que le profil à deux files par sens absorbe de manière satisfaisante le trafic actuel.

Concernant le stationnement**,** Le projet du Département vise à conserver globalement la capacité de stationnement existante. L'organisation rigoureuse du stationnement aura un effet mécanique de diminution du nombre de places. Le Département s'attachera toutefois à conserver, voire à augmenter, la capacité de stationnement aux endroits les plus judicieux pour la vie locale et commerçante. Par ailleurs, une meilleure organisation du stationnement favorise une plus grande lisibilité de l'espace public réservé à chaque usage, et par conséquent, une meilleure utilisation des espaces dédiés au stationnement.

2.3 REGISTRE DE SCEAUX

● **ANNOTATION n°3.04- M. Zouki** « représente les parents d'élève du groupe scolaire du Petit Chambord et à ce titre demande un aménagement de l'allée de Trévise de manière à sécuriser l'accompagnement des enfants par leurs parents en voiture. Voir le projet de mise en service d'un pedibus nommé « Carapattes » en relation avec la mairie de Sceaux »

Concernant la desserte du groupe scolaire du petit Chambord, le département étudiera la faisabilité de l'aménagement proposé en relation avec la commune de Sceaux. En première approche, cet aménagement, qui reprend le système « demi-lune » proposé par le département au droit de l'av. Duchesse du Maine, nécessite une emprise importante qui risque de faire défaut sur l'allée de Trévise.
Concernant la mise en place d'un bus scolaire, ce sujet est de la compétence de la ville de Sceaux et/ou de la communauté d'agglomération Hauts-de-Bièvre.

● **ANNOTATION n°3.05- M. Carmel O Piccioto** « propose que la RD920 soit le support d'une ligne tram-train dans les emprises actuelles entre le quartier de la tour Montparnasse et Etampes et Arpajon pour pallier un sous équipement ferré dans le secteur géographique»
voir 1.3

● **ANNOTATION n°3.06- Mme Ait Mehdi** « doit emménager dans la résidence Chambord à Sceaux le long de la RD920 s'étonne que les voies du projet constituant le carrefour de la Place de la Libération sont en diminution alors que la circulation est difficile entre 8h45-9h30, et entre 17h-19h. Une contre-allée est projetée au sud de l'avenue du général Leclerc à l'entrée de Bourg-la-Reine : celle qui existe au Nord est insuffisante pour palier le stationnement abusif, ce qui rend improbable la fluidité du secteur »

Les dysfonctionnements sur cette place de la Libération pendant les heures de pointe du matin et du soir ont bien été diagnostiqués. Ce carrefour complexe a fait l'objet d'études détaillées et le projet proposé a été soumis à des calculs de fonctionnement et une simulation dynamique. Il devrait permettre d'améliorer le fonctionnement de ce carrefour. Ces études ont permis de définir, de la manière la plus efficiente possible, la géométrie des carrefours, la taille des voies, l'emplacement des tourne-à-gauche, etc… .
Concernant la contre-allée, suite à la concertation et au souhait du maire de Bourg-la-Reine, cette contre-allée aujourd'hui à gauche de la circulation passera à droite. L'insertion des cyclistes sera plus aisée.

● **ANNOTATION n°3.07- Mme M. Fourmaux** « utilise les TC 390 et 192 qui aboutissent ou qui passent par la gare de Bourg-la-Reine. Estime que le projet ne prend pas en compte la préoccupation des usagers des TC »
voir 1.3

● **ANNOTATION n°3.09- M. Laurent, maire de la ville de Sceaux** « suivant une délibération du conseil municipal du 25 mai 2010, celui-ci propose la suppression du terre-plein central de la RD920 de manière à réduire le caractère routier de la voie, à l'affecter aux TC et à assurer la sécurité des cyclistes. Le report du trafic du boulevard urbain sur le réseau secondaire est préoccupant car l'étude d'affectation au réseau secondaire du report de traic ne fait pas partie du dossier avec les conséquences prévisibles.
Par ailleurs devront êtres prises en compte les conséquences de l'établissement d'un périmètre de protection des bâtiments de l'ancien marché aux bestiaux. Demande à participer aux études paysagères relatives au traitement des carrefours formés par l'av. Duchesse du Maine, de l'Allée de Trévise, de l'Allée d'Honneur. La question des différents aspecs de l'éclairage public reste posée comme celle relative à la gestion du futur aménagement »
voir 1.3

● **ANNOTATION n°3.10- M. P. Mathis AUT, délégation d es Hauts-de-Bièvre**« l'avis de cette Association des Usagers de Transports porte sur l'essentiel sur l'inadapatation du projet à la circulation des autobus. Concernant les véhicules automobiles leur vitesse doit être fixée à 50 km/h et 30 km/h pour les hyper-centre et disposer de parcs de stationnement répartis. Au plan des itinéraires cyclables demande leur linéarité le long de la RD920. Les contre-allées prévues à Bourg-la-Reine présentent des inconvénients et pourraient être remplacées par des couloirs de bus élargis »

Concernant les transports en communs, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. A titre de comparaison, le nombre de bus sur la section allant de la Croix de Berny à la Place de la Libération est relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin) et il n'est pas réaliste de prévoir des investissements lourds pour un si faible service. Pour améliorer les transports en communs, il existe d'autres possibilités que les couloirs bus qui sont consommateurs de beaucoup d'espace et annihile toute possibilité d'aménagement urbain. Par exemple, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité. En outre, la RD920 est parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité même s'il doit être amélioré. Enfin, le département affirme qu'il n'est pas dans la fonction de la RD920 de palier les insuffisances du RER B.
Concernant les itinéraires cyclables, celui-ci est continu sur la majeure partie (trois quarts) de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°3.11- M. Dufourmotian* président de l'association Sud Environnement** « demande que le projet porte sur la totalité du parcours depuis Paris jusqu'à la limite départementale avec l'Essonne, qu'il accorde une réelle priorité aux transports en communs et en particulier prévoie un site propre entre Paris et Bourg-la-Reine, ménage un trajet continu et protégé aux cyclistes, améliore la circulation des bus accédant à la gare RER de Bourg-la-Reine »

voir 1.3

● **ANNOTATION n°3.12- M. L.Madeleine - Président A ssociation Sceaux-Les-Blagis** « satisfait par certains aspects du projet d'aménagement. Cependant le fonctionnement des lignes 388, 390, 394, et 172 se trouverait amélioré par la mise à contresens de la voie bus sur le boulevard du Maréchal Joffre vers le nord entre la gare de Bourg-la-Reine et la RD74, av. de Fontenay. La note remise présente d'autres dispositions tendant à améliorer les lignes de bus précitées. »

Concernant la proposition de voie bus à contresens, celle-ci a été proposée en variante lors de la concertation. La concertation a permis de mettre en exergue l'opposition de la population au contresens bus dans cette section et le département en accord avec la commune de Bourg-la-Reine s'est orientée vers la solution présentée en enquête publique : un couloir bus et vélo de 4,50 m dans le sens de la circulation.

Concernant les aménagements en faveur des transports en communs aux approches des carrefours Croix de Berny et Place de la libération, une première analyse montre que des couloirs bus d'approche ne feraient qu'augmenter la saturation des carrefours notamment celui de la place de la Libération. Le nombre de bus dans cette section est d'ailleurs relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin). Cependant, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité.
Concernant la section du boulevard Maréchal Joffre entre la place de la gare RER B Bourg-la-Reine et la place de la libération, deux propositions ont été faites en concertation. En accord avec le maire de Bourg-la-Reine, le département s'est orienté vers une contre-allée de desserte locale intégrant les cyclistes.

● **ANNOTATION n°3.15- Mme P. Segard** « usager des TC et en particulier du 192 à Bourg-la-Reine demande une fiabilité quant aux horaires et des espaces d'attente plus dégagés qu'ils ne le sont par exemple à Bourg-la-Reine où une terrasse de café a été autorisée à s'étendre réduisant ainsi l'espace d'attente pour 5 lignes de bus »

La fiabilité des bus n'est pas du ressort du département mais de celui du STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) et de la RATP. Le département, compétent sur les voies départementales, réalise des aménagements en faveur des bus quand l'efficacité pour le service rendu aux usagers des transports en communs est prouvée.

● **ANNOTATION n°3.18- Mme N. Dutheil – Association des Riverains du Parc de Sceaux** « remise d'un document qui s'oppose au partage du trottoir actuel avec une piste cyclable unidirectionnelle. Secteur de l'av. R. Aron côté Paris province. Le trottoir projeté serait trop réduit pour les flux de piétons »

Le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25 m de piste cyclable + 0,50 cm d'espace de sécurité.
2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel. Par ailleurs, avec plus de 30 000 veh./j, les ouvrages de référence nous oriente vers des pistes cyclables. Il est donc proposé de continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération ce qui permet une continuité parfaite de l'itinéraire cyclable depuis Bourg-la-Reine. Concernant le flux piétons, il est à relativiser sur ce secteur résidentiel et n'a pas de commune mesure avec la concentration des piétons sur les trottoirs des centres-villes d'Antony et de Bourg-la-Reine.

2.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE

● **ANNOTATION n°4.01- M. Rocca Serra** « Aménagements prévus Bd Joffre restent dangereux : des feux tricolores seraient nécessaires entre la rue des rosiers et la place de la gare et entre la place de la gare et la place de la libération»

L'aménagement en boulevard urbain relié au système SITER du département de centralisation des feux tricolores permettra une circulation fluide mais apaisée. La réduction des largeurs de file est un élément favorisant la réduction de la vitesse des véhicules. Les feux tricolores hors intersection sont pal perçus par les automobilistes et souvent peut respectés.

● **ANNOTATION n°4.02 & 4.02b - M. Mouranche** « souhaite comme l'AUT-FNAUT IdF des limitations à 30 km/h dans la traversée des 4 villes suivant document remis »

L'intérêt des zones 30 dans les centres-villes est reconnu. Toutefois, le département est compétent sur les routes départementales ayant un intérêt interurbain et où la capacité circulatoire doit être conservée. Il est à noter que la RD920 est classée par la préfecture comme « route à grande circulation » assurant la continuité d'un trafic important et la circulation des transports exceptionnels ce qui est contradictoire avec une zone 30. Les zones 30 et voies limitées à 30 km/h peuvent voir le jour sur les voies communales d'intérêt local à coté des voies restant à 50 km/h pour les routes départementales. Toutesfois des sections très particulières sur les RD pourront être limitées à 30km/h. Cette hiérarchisation claire permet à l'usager d'adapter son allure en fonction des zones traversées .

● **ANNOTATION n°4.04 – M. L.Peyre** « trouve intéressant le projet, regrette l'absence de terre-plein central sur Antony, d'une définition des alignements futurs sur l'avenue du Général Leclerc à Bourg-la-Reine. Note un oubli sur le plan transport, secteur 2, planche 2 l'itinéraire du 192 passe par la rue R. Roeckel or c'est interdit à partir de 8h30. Il faudrait rétablir ce passage toute la journée»

Dans Antony-centre, les limites d'emprises départementales contraignent parfois les possibilités d'aménagement. Le passage toute la journée des bus sur la rue Roeckel est de la compétence de la commune de Bourg-la-Reine.

● **ANNOTATION n°4.05 – M. J. Perrin** « trouve globalement bon le projet. De manière à assurer la fluidité de la circulation souhaite la généralisation de l'arrêt de bus hors chaussée afin de ne pas gêner la circulation »

L'arrêt de bus hors chaussée génère des problèmes d'insertion des bus dans la circulation, voire d'occupation illicite temporaire par d'autres véhicules.

Les arrêts en pleine voie tendent à se généraliser car ils remédient aux problèmes soulevés ci-dessus, en participant à la sécurisation et à la pacification de la circulation.

Le département fera toutefois une analyse pour chaque point d'arrêt afin de défnir la mise en œuvre optimale du point d'arrêt sur chaussée ou en encoche.

● **ANNOTATION n°4.06 – V. Noël** « Place de la Libération, en direction de Paris, le feu tricolore à la hauteur du fleuriste sur le Bd Général Leclerc provoque des embouteillages le matin en arrêtant les véhicules venant de la rue Gallois. Dans le projet la configuration reste identique ne peut on pas trouver une autre solution »

Le diagnostic a bien montré ce fait. A priori, le principe d'aménagement proposé fonctionne très bien sans ce feux. Le département se rapprochera de la commune de Bourg-la-Reine pour définir avec elle l'opportunité ou non de conserver ce feux.

● **ANNOTATION n°4.07 – M. Y. Boutry** « En desaccord avec l'aspect du projet qui traite des TC routiers : 62 000 voyageurs quotidiens les utilisent. Les enseignements du Grenelle 1 & 2 de l'environnement sont ignorés. Emet de fortes réserves sur le projet de recomposition de la RD920. »

Concernant les transports en communs, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin. A titre de comparaison, le nombre de bus sur la section allant de la Croix de Berny à la Place de la Libération est relativement faible (8 bus à l'heure de pointe du matin) et il n'est pas réaliste de prévoir des investissements lourds pour un si faible service. Pour améliorer les transports en communs, il existe d'autres possibilités que les couloirs bus qui sont consommateurs de beaucoup d'espace et annihile toute possibilité d'aménagement urbain. Par exemple, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et SITER (CG92) pour les véhicules en retard sur le tableau de marche assurant ainsi une meilleure régularité. En outre, la RD920 est parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité dans le sens Paris-Province. Enfin, le département affirme qu'il n'est pas dans la fonction de la RD920 de palier les insuffisances du RER B et les possibilités d'améliorer ce RER existent (cadencement, doublement du tunnel Chatelet – gare du Nord, rénovation des rames etc …) et sont de la compétence du STIF.

● **ANNOTATION n°4.08 – Mme Keller, Présidente de la Fédération Bourg-la-Reine Environnement** « Les suggestions formulées lors de la concertation ont été globalement prises en compte. Le projet relatif à la RD920 est une occasion de proposer un aménagement de TC de délestage du RER B. Rappelle que le projet d'axe élaboré en 2004 (mise en œuvre du PDU) créant un TCSP (L.197) entre la Porte d'Orléans et l'entrée Nord de Bourg-la-Reine afin que cette proposition soit reprise à l'occasion de l'élaboration du projet Nord de la RD920. »

Concernant la section Nord, l'observation est notée mais est hors du périmètre de cette enquête publique.

● **ANNOTATION n°4.09 – R.B*** « entre la place du 8 mai et la place de la résistance souhait du traitement végétal d'un terre-plein central (le tout voiture entraînant des nuisances pour les résidents et la crèche). Partie de Bourg-la-Reine la moins fleurie »

Dans les études de détails, le département étudiera la faisabilité d'un renforcement du côté végétal de la voie.

● **ANNOTATION n°4.10 – C. Le Breton** « nécessité des pistes cyclables continues à double sens sur les zones Joffre et Leclerc. Ces pistes doivent être bien isolées séparées des trottoirs. Des couloirs bus plutôt que des contre-allées pour les voitures. »

La circulation étant en sens unique sur l'av. Général Leclerc et sur le Bd Joffre, le département a opté pour des aménagements cyclables unidirectionnels sur ces zones. Les aménagements cyclables dans le centre-ville de Bourg-la-Reine s'adaptent en fonction des zones traversées: piste, couloir bus et vélo, insertion dans les contre-allées.

L'aménagement de la RD920 dans le centre-ville de Bourg-la-Reine avait plusieurs variantes lors de la concertation. L'aménagement proposé résulte du résultat de cette concertation et le choix des couloirs bus d'une analyse de l'opportunité d'en créer.

● **ANNOTATION n°4.13 – Y*** « Les vitesses excessives des véhicules sur la RD920 seront-elles controlées dans le projet ? »

La pacification, l'apaisement de la circulation sont un des objectifs principaux du projet.

Le parti d'aménagement permettra une meilleure appréhension par les usagers du contexte urbain traversé et donc une adaptation de la vitesse à celui-ci.

En cas toutefois de vitesses excessives constatées, le Département pourrait installer dans un premier temps des radars informatifs (la pose de radars fixes est quant à elle de la compétence de l'Etat, et pourra le cas échéant être sollicitée auprès de la Préfecture).

● **ANNOTATION n°4.14 – M. D. Faure** « Le projet proposé apporte une légère amélioration des déplacements mais le problème principal réside dans l'étroitesse des abords de la gare de Bourg-la-Reine »

- Concernant le parking des camions des forains les jours de marché, des stationnements longitudinaux, côté Est, de grande dimension (2,50 m) pour les besoins du marché sont prévus. De plus, le maire pourra par arrêté municipal réserver des stationnements pour les besoins des marchands forains, les mercredis et samedis, jours de marché (possibilité évoquée en comité de pôle gare RER B de Bourg-La-Reine).

- Concernant l'articulation avec le projet d'aménagement de la gare RER B Bourg-la-Reine, l'aménagement du pôle de la gare RER de Bourg-la-Reine dépend du comité de pôle, piloté par le STIF et Bourg-la-Reine et qui réunit le STIF, la mairie de Bourg-la-Reine, la RATP, et d'autres partenaires dont le Conseil général. Une coordination s'est mise en place avec le Conseil général à l'occasion du projet de requalification de la RD 920 afin d'assurer une meilleure articulation. Les deux instances restent cependant en charge des décisions concernant le pôle de la gare RER de Bourg-la-Reine pour l'une, et la requalification de la RD 920 pour l'autre.

- L'utilisation éventuelles des emprises RATP est débattue sein du comité de pôle RER B Bourg-la-Reine piloté par le STIF et la Ville de Bourg-la-Reine.

- Concernant la création d'un parking au dessus du marché, ceci n'est pas de la compétence du Conseil général.

● **ANNOTATION n°4.15 – Z*** « Prévoir des pistes cyclables continues et distinctes de la circulation des véhicules. Prévoir sites propres pour les bus pour les rendre plus attractifs »

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié

- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…

- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

Concernant les autobus, les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile (juste avant la gare RER B Bourg-la-Reine), le projet prévoit un couloir bus en site propre. Cette section (rue de Fontenay à la Place de la Gare) est en effet empruntée par 35 bus à l'heure de pointe du matin.

Par ailleurs, la RD 920 est, sur la section Sud, parallèle au RER B qui constitue déjà un transport de grande capacité dans le sens Paris-Province (même s'il doit être amélioré).

● **ANNOTATION n°4.16 – Melle Crozatier** « Pose un certain nombre de questions précises sur les lignes 388, 390, 172, 394. De même à propos de savoir la localisatosation du bassin de stockage des eaux pluviales »

Le maire de Sceaux a supprimé par arrêté la possibilité de passer par les rues leo delibes et des Blagis. Il s'agit ici d'une compétence communale.
Le bassin de stockage des eaux pluviables est prévu sous la nouvelle contre-allée au droit de la Zac de Bièvre.

● **ANNOTATION n°4.18 – M. D. Faure** « estime invraisemblable que les bus empruntant les rues de Bièvre et Léo Delibes à plus de 30 km/h font trembler les maisons ? des mersures sont elles prévues pour infimer ou confirmer ? »
- sans objet – réponse au message de Melle Crozatier

● **ANNOTATION n°4.19 – M. P. Le Jean** « opposé à la réduction de la place de la voiture dans le projet »
Voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.20 – Mme L. Figuiere-Fanica** « Usager des TC, 172, 390, 394, 388, 192, 197, estime que certains itinéraires sont aberrants demande à ce qu'ils soient revus »

Les itinéraires et horaires des bus ne sont pas de la compétence du Département mais de celles du STIF et de la RATP.

● **ANNOTATION n°4.21 – M. A. Tarrouiech – Conseil syndical de l'immeuble 142 av. du général leclerc** « Le carrefour de la Libération, Bourg-la-Reine, Sceaux, Allée d'Honneur disposera t il de feux tricolores synchronisés pour aller de la Croix de Berny (A86) à l'allée de Trévise ? »

Une fois l'aménagement mis en service, le Département a pour ambition d'intégrer la RD 920 à SITER. Le **s**ystème **i**nformatisé de **té**lésurveillance et de **r**égulation du trafic vise à :

- Faciliter les déplacements pour les résidents et les actifs,
- Participer à la qualité de la vie locale par une gestion fine des échanges entre communes et quartiers,
- Améliorer la sécurité routière des automobilistes, mais aussi des deux roues et des piétons en prenant en compte leur comportement dans les réglages des feux tricolores,
- Réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique par l'optimisation des réglages des feux tricolores de façon à réduire les arrêts et redémarrages.

● **ANNOTATION n°4.22 – M. S. Phlibert** « estime que les pistes cyclables doivent être continues et séparées des trottoirs. Pas de réduction de la largeur des trottoirs au bénéfice de la piste cyclable. Opposé aux contre-allées. Plus souhaitable des sites propres bus paragés avec les cycles. Estime que le rond-point de la place de la libération projeté renforcera les bouchons »

voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.23 – Mme M. M*** « pour le maintien de la contre-allée actuelle av. du général Leclerc opposée à l'implantation d'une contre-allée à l'alignement opposé car réduction de la largeur du trottoir. » *L'observation pour le reste du texte est difficilement lisible*
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.24 – M. F. Lochet** « trouve le projet séduisant mais pose des questions relatives au bruit de la rue et notamment l'usage excessif des sirènes, la nuit que la synchronisation des feux triclores régule la vitesse à 50km/h. Les arbres d'alignement qui ponctuent les places de stationnement sont implantés tous les 10m au droit des contre-allées aboutissent à une diminution du stationnement de 25%. Par ailleurs un dévoiement du RD920 partiel serait de nature à casser la vitesse (voir note) »
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.25 – M. D. Delrieu – Conseillller m unicipal de Bourg-la-Reine** « voir la note qui présente les principaux défauts du projet notamment en ce qui concerne les pistes cyclacles, et les transports en communs. Invalidation du projet pour des améliorations modiques. »
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.26 – Mme Bonnet** « pour qu'un environnement soit de qualité, il faut : un site propre bus jusqu'à la Porte d'Orléans, une seule file de circulation auto par sens : de véritables pistes cyclables pour assurer une liaison entre le Parc de Sceaux et la ville. »
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.29 – Melle Aussant, Mme Pham, M. B aratte** «Note commune concernant 2 troncons de l'avenue du Général Leclerc. Partie comprise entre la rue J.R. Thorelle et l'av. du Panorama : il s'agit d'une largeur de trottoir insuffisante côté des n° impairs. Le débouché de l' av. du Panorama sur la RD 920 est dangereuse pour les tous les mouvements. Plus diverses propositions Partie comprise entre l'av. du Panorama et la Place de la Résistance: trottoirs à élargir et exclure la banalisation des contre-allées pour y accueillir tous modes de déplacements.(voir note) »

Concernant la largeur du trottoir sur l'aménagement proposé, entre la rue JR Thorelle et l'avenue du Panorama, la largeur minimum est effectivement de 1,85 m. Le département se rapprochera de la commune de Bourg-la-Reine pour envisager de supprimer la plantations d'arbres sur le terre-plein central de sécurité à gauche de la contre-allée ou de les placer entre les stationnements en acceptant une diminution du nombre de stationnements dans cette contre-allée. Il est à noter que le cheminement actuel est de 2,03 m. La perte n'est donc que de 18 cm.
Concernant le débouché de l'av du Panorama sur R920-av. Général Leclerc, le département note l'observation faite et s'assurera dans les études de détails que la bonne visibilité de cette sortie est prise en compte.
Concernant les observations sur les contre-allées, celles-ci sont par essence des espaces pacifiés sur lesquels les piétons sont prioritaires.

● **ANNOTATION n°4.30 – Mme MH Prévoteau** « En accord avec les propositions de Citoyen à Bourg la Reine déposées le 25 juin 2010 dans le registre d'enquête. La traversée de l'av Gallois entre 8h et 9h30 est à haut risque pour les piétons, flux incessant de véhicules venant de l'av. du Général Leclerc vers l'av. Galois »

Cf. réponses pour l'annotation n°4.29
Concernant la mise en place d'un agent pour contrôler la traversée piétonne au niveau de l'av. Galois, cela est du ressort de la commune de Bourg-la-Reine.

● **ANNOTATION n°4.33 – Mme B. Guénée** « Divers points sont évoqués et en particulier une certaine déception entre ce qui avait été dit lors de la concertation préalable et ce qui semble avoir été retenu : absence de TC en site propre, pistes cyclables interrompues (voir note). »
voir 1.4

3. THEME 3 : LES CIRCULATIONS DOUCES

3.1 REGISTRE DE MASSY

● **ANNOTATION n°1.02 - M. D. Grosjean – Association développement des transports collectifs et de la défense de l'environnement :** « 7 documents remis, le projet apporte une amélioration importante sauf pour les cyclistes et les transports en communs ».

Ce projet d'aménagement urbain est un projet d'amélioration du cadre de vie visant à améliorer la fonctionnalité de cet axe pour en faire un boulevard urbain. Il s'agit toujours d'un compromis entre les diverses fonctionnalités.
Concernant les aménagements cyclables, des pistes cyclables ont été préférées aux bandes cyclables pour permettre la pratique du vélo pour tous. En outre, sur un axe aussi fréquenté (de 22 000 à 32 000 veh./jour suivants les sections), l'aménagement de type « piste » est préconisé dans les ouvrages de référence.
Concernant les transports en commun, le diagnostic initial a montré que le fonctionnement des bus était satisfaisant. A l'endroit le plus critique (en amont de la gare RER B Bourg-la-Reine), un couloir a été proposé. En dehors de cet endroit, il peut être envisagé à terme de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et le système SITER (CG92). Par ailleurs, la RD 920 est, sur la section SUD, parallèle au RER B qui constitue un transport de grande capacité même s'il doit être amélioré.

3.2 REGISTRE D'ANTONY

● **ANNOTATION n°2.02 - Mme G. Santelli** : « itinéraire cyclable de substitution entre croix de berny et rue coustou rend impossible l'acccès aux commerces : diminuer largeur de trottoirs soit supprimer une file de stationnement »

Le cycliste reste un usager de la route et peut redescendre sur la route à l'entrée dans le centre ville d'Antony. Dans le centre d'Antony, le profil est très contraint et les vitesses sont moins élevées, il peut ainsi donc participer pleinement à la mixité recherchée de la voie. Dimuner les trottoirs ou supprimer une file de stationnement sont des solutions qui ont été envisagées mais ont été jugées trop préjudiciables avec la vie locale.

Face aux contraintes d'emprises 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 diveres pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.05 - M. B. Edouard** : « satisfait du projet…mais itinéraires de substitution pour les cycles notamment Sud-Nord est absurde : faire piste sur la RD920 de J. Monnet Fenzy les pistes traversantes non protégées. Les accès au conservatoire sont inadaptées. Localisation de la Belle-Levantine erronée sur doc graphique »

Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.06 - Mme N.Dutheil, Association de s Riverains du Parc de Sceaux** : « av. Raymond Aron, sens Paris-Province avec piste cyclable, trottoir réduit, proposition de piste bidirectionnelle sur chaussée de préférence dans le sens Paris-province (croix de berny) »

& ● **ANNOTATION n°2.27 - Mme Dadian** : idem

& ● **ANNOTATION n°2.32 – Mme M. Goudraut** représentant de M. Thibault riverain du Parc de Sceaux

Le trottoir sur cet endroit reste au minimum de 2,25 m (sans compter la piste cyclable). Au regard de la fréquentation limitée de cette section de trottoir, cette largeur reste très acceptable.
Concernant la piste cyclable bidirectionnelle, cela pose un problème de continuité des cheminements cyclables vers la place de la libération au nord et vers la croix de Berny au sud rendant celui-ci peu attractif. Il est donc proposé de continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération.

● **ANNOTATION n°2.08 - M. R Thibault** : « opposé au tronçon de piste cyclable de la croix de Berny à la place de la Libération côté gauche en direction de Bourg-la-Reine car le trottoir disposerait d'une largeur réduite insuffisante pour les enfants et les personnes à mobilité reduite» **&**

ANNOTATION n°2.09 - M. M. Legrand &

ANNOTATION n°2.10 - M. Phan Van Dahn &

ANNOTATION n°2.10b - M et Mme Bal

Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.16- M. JF SOULAS :** « Favorable au projet mais regrette que celui-ci ne débute pas au carrefour RN188/RD920 de manière à en assurer le fonctionnement en relation avec les pôles d'activité de Massy & Antony. La densification des constructions au centre d'Antony empêche la continuité de la piste cyclable et la réalisation d'un terre-plein central végétalisé : Bourg-la-Reine est un contre-exemple à retenir. Actuellement un car stationné devant le Select empêche un camion et un bus de passer. »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.22- M. JM FRUIT :** « souhaite que à l'occasion de la réalisation de ce projet des parcs à vélos soient implantés en nombre et devant la mairie et surveillés »

Le conseil général en partenariat avec les communes qui le souhaite participe à un programme d'abri vélos baptisé « Vel'abri 92 ».

● **ANNOTATION n°2.30 - Th Denis** : « estime illusoire de penser que les itinéraires de substitution cyclables seront empruntés par des collégiens en particulier, qui sera responsable en cas d'accident ? »

Des études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.31 - Mme A.Ramzi** : « estime que la continuité des itinéraires cyclables doit être assurée tant en section courante que dans la traversée des carrefours , c'est un gage de sécurité de ce mode de déplacement »

L'aménagement cyclable est continu sur la RD 920 sauf au nord de l'hyper-centre d'Antony. Des études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.34 - M. R. Zitouni** « estime qu'il ya des tronçons de voie notamment au droit du conservatoire de musique de 200 et 500m sans feux intermédiaires ce qui autorise des vitesses excessives si des dispositifs de limitation ne sont pas installés. De l'av. Léon Jouhaux à l'av. J. Monet la piste cyclable est insuffisamment sécurisée par rapport aux véhicules qui stationnent, l'habitude de l'épi devra être encadré par des protections notamment au droit des entées charretières »
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.37 - Mme D. Bourrel** « Cette personne indique déposer une note relative aux aménagements cyclables et des TC »
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.38 - M. J. Cottin** « attire l'attention des auteurs du projet sur le manque de sécurité des pistes cyclables. Insufisamment isolées des trottoirs et des aires de stationnement et des vehicules aux intersctions»
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.40 - M. JM Cortambert** « considère le projet trop contraignant et pas assez sécurisé : les études relatives aux pistes cyclables doivent être refaites de manière à assurer leur continuite et sans détour »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.42- Mme C. Chevalier :** « rejoint l'intervention de M. Cunniet relative à l'hydre publicitaire. Demande une réglementation pour sa suppression ou sa limitation. Souhaite un itinéraire sans détour »

Cette compétence (affichage publicitaire) est communale et dépend donc des villes d'Antony et Massy.
L'aménagement cyclable est continu sur la RD 920 sauf au nord de l'hyper-centre d'Antony. Des études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.45- Mlle M. Gery :** « souhait de voir des pistes cyclables dans les rues du centre-ville et de celui-ci au lycée Descartes »

La majeure partie des rues du centre-ville d'Antony sont communales.
Pour atteindre le lycée Descartes depuis la RD 920, il conviendra d'emprunter l'avenue Rabelais, puis de tourner à droite par l'avenue du 11 novembre, et d'arriver ainsi à la Place Lewsiham et au lycée Descartes en empruntant les zones 30 communales.

● **ANNOTATION n°2.46 - M. P. Brie** « regrette l'absence d'une variante étudiée simulant sur l'ensemble du projet un TCSP de manière à apprécier le transfert modal qui en résulterait. La note remise comprend 4 autres points »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.47 - Mme L. Geny** « estime que le projet est une avancée cependant note un « bemol », dans l'absence de TCSP et de pistes cyclables dans le centre d'Antony, les itinéraires de substitution ne seont pas utilisés »
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.48 - M. B. Gakeroot** « ne comprends pas les raisons qui ont prévalu quant au détournement des pistes cyclables au centre d'Antony. La note remise comprend plusieurs questions relatives à ces pistes »
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.50 - M. Jfr Briend** « estime que ce projet doit être revu sur l'itinéraire des pistes cyclables au centre d'Antony. Considère contracdictoire les arguments du dossier avancés pour justifier de l'itinéraire de substitution»

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.51 – M.M.Wilkelau** « souhaitant implanter son activité sur le linéaire commercial d'Antony considère que la suppression de places de stationnement sur la RD920 consécutives à l'installation d'une piste cyclable est de nature à remettre en question cette implantation. Une annotation anonyme suit cette contribution « ne croyez-vous pas que les cyclistes sont aussi des consommateurs ?, une place de stationnement est égale à 10 places de vélos » »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.52- M. C. Garnier** « marque son opposition au projet en ce sens qu'il considère que les déplacements cyclistes en sont exclus notamment dans le centre d'Antony. Des exemples et propositions dans une note ».
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.53- M. Martin** « remet un texte par lequel il indique adhérer à la note précédente est à celle de M. Nadin du 8 juin. Estime qu'aucun cycliste n'utilisera un itinéraire bis et définit les caractéristiques d'une piste cyclable ouverte à tous et sécurisée».

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante. Nous avons bien pris note de vos conseils concernant la conception des pistes cyclables. Le département accordera une attention particulière à la bonne conception de celle-ci.

● **ANNOTATION n°2.54- Mme L. Royer** « Ne comprend pas comme étudiant utlisatrice d'un vélo quà Antony la piste cyclable est détournée » &
● **ANNOTATION n°2.55- Mme F. Sallet** « Pour des pistes cyclables sans détour » &
● **ANNOTATION n°2.56- C. Niaffe** « idem »
● **ANNOTATION n°2.57- M. G. Fromentin** « idem »
● **ANNOTATION n°2.58- R.*** « idem »
● **ANNOTATION n°2.59- C. Nyffeneger** « idem »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante

● **ANNOTATION n°2.60- Antony à vélo, antenne locale de l'association MDB** « remise d'une note 4 pages traitant de 4 points : 1, la RD920 doit être rendu accessible aux cyclistes au centre d'Antony, 2-l'implantation des pistes cyclables doit être précisée notamment aux carrefours, 3-largeur de la piste, 4-couloirs de bus plutôt que contre-allées. »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.61- Association MDB soutenue par M. M. Pewez, M. et Mme C. & B. Latombe, Mme C. Nyffenegger, M. M. Messier** « considère que la concertation préalable à la présente enquête n'a pas été prise en compte émet 7 critiques dans la note remise ayant trait aux déplacements à vélos à l'échelle du projet (voir note) » &
● **ANNOTATION n°2.67- M. Thibaut Derrier** « remet une note d'opposition aux itinéraires cyclables de substitution »
● **ANNOTATION n°2.68 à 2.102**

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Les remarques faites ont été prises en compte lors de la concertation très rigoureusement. Les réponses à celles-ci se trouvent détaillées dans le bilan de la concertation voté par le conseil général le 19 juin 2009.
Concernant les observations sur les aménagements cyclables, le département prendra en compte l'ensemble des possibilités techniques pour sécuriser les pistes cyclables en se basant notamment sur les recommandations du CERTU.

Le département attachera une importance particulière à la bonne conception de ces pistes dans les études de détails ultérieures. Il est précisé ici que l'enquête publique se base sur des études de niveau préliminaire arrêtant les principes de l'aménagement.

● **ANNOTATION n°2.62- M. M. Messier** « souhaite une piste cyclable continue pour accéder aux commerces. » &
● **ANNOTATION n°2.63- M. X. Fellemann** « souhaite des pistes cyclables sur toutes les routes de toutes les villes de France ». &
● **ANNOTATION n°2.64- M. A. Carpentier** « demande de pouvoir circuler à vélo partout où les véhicules accèdent ». &
● **ANNOTATION n°2.65- T. Devaux** « Les détours des pistes cyclables dissuadent de la politique en faveur du vélo ».

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.66- M. M. Stoens** « les enfants vont à vélo en empruntant la RD920 qui est dangereuse – souhaite des pistes cyclables ».

Le projet présenté en enquête publique privilégie l'aspect sécuritaire des pistes cyclables. Suite à la concertation, il a été engagé une analyse fine permettant d'orienter le choix vers l'une ou l'autre des solutions suivant plusieurs critères :

- le public attendu et/ou privilégié

- le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…

- l'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.

Suite à cette analyse, le Département a proposé majoritairement des pistes cyclables hors circulation.

● **ANNOTATION n°2.103- Mme D. Bourrel** «inquiète par : l'absence de TCSP et de piste cyclable sur la RD920 au centre d'Antony »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Concernant l'absence du TCSP, le bilan de la concertation voté le 19 juin 2009 par le Conseil général montre que la voie bus se justifie uniquement sur la section dans Bourg-la-Reine en amont de la gare RER B Bourg-la-Reine. Il faut noter que sur cette section Sud la RD920 est parallèle à un réseau structurant de transports en communs, le RER B.

● **ANNOTATION n°2.104- M. H. Nadin** « remet une note : considère qu'il faut anticper une tendance à l'usage des évlos qui va s'amplifier donc de mettre sur une même chaussée cyclistes et automobilites »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.113- Mme J. O Donovan** « 2 demandes précises : plus de sécurité à l'intersection de la RD920 avec l'av. Jeanne d'Arc, et des pistes cyclables pour joindre les collèges »
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.114- Mme T. Robert** « demande la prise en compte des déplacements à vélo sur le territoire d'Antony »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.115- Mme C. Tolosana** « souhaite que la sécurité des déplacements des piétons soit miex assurée notamment les plus vulnérables . Souhaite la continuité des pistes cyclables ».
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.116- Mme C. Le Moal** « 2 questions : l'accessibilité du conservatorie de musique est problématique, demande de relier les équipements locaux desinés aux enfants de pistes cyclabels » .
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.117- Blondeau** « 2 demandes : séparer nettement (différence de niveau) les trottoirs de pistes cyclables, le piéton étant vulnérable, suppression des vélos dans le parc de Sceaux le Dimanche »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.118- Famille Royer** « trouve aberrant l'absence de pistes cyclables dans le centre d'Antony »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.121- Dam-Truong-Tuong** « souhaite que le projet de piste cyclable sur le trottoir côté du lotissement du Parc de Sceaux soit reporté sur la chaussée de manière à conserver le trottoir actuel pour des raisons de sécurité »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.122- Mme M. Buzelin** « remise d'une note de 4 pages traitant de 2 points et posant 4 questions. Les points sont relatifs à l'absence de piste cyclables au centre d'Antony et un bilan des places de stationnement résultant d'une proposition de réalisation de pistes cyclables (voir la note) »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.123- M. Schlienger** « souhaite une continuité des pistes cyclables »
&
● **ANNOTATION n°2.125- Mme J. Godin** « demande la continuité des pistes cyclables» &
● **ANNOTATION n°2.126- Mme Le Menn** « souhaite la continuité des pistes cyclables»

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.124- L. Benaissa** « favorable à tous les aspects du projet »

● **ANNOTATION n°2.127- Mme C. Mollieres** « estime que le projet va dans le bon sens mais reste très en deça des enjeux : la place dérisoire faite aux autobus et la discontinuité des pistes cyclables »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.129- M. Kalsinski-Kerbrat** « projet satisfaisant mais se plaint du manque de places de stationnement pour sa clientèle sur l'av. de la Division Leclerc »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.130- M. D.*** « déçu par l'itinéraire de substitution cyclable et estime qu'une solution adaptée doit être recherchée. Demande plus de statonnement pour les vélos et verdure notamment au droit du carrefour de la Croix de Berny »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
Lors des études ultérieures de niveau au projet, le département se rapprochera de chaque commune pour étudier avec elle, les possibilités de mettre des stationnements pour vélos. Concernant le carrefour de la croix de Berny, le projet ne prévoit pas de modifications majeures pour l'instant. Toutefois, dans sa volonté d'améliorer les axes départementaux, le conseil général étudiera avec la commune d'Antony la faisabilité d'un aménagement paysager sans bouleverser l'aménagement récemment réalisé sur ce lieu.

● **ANNOTATION n°2.132- N. Dutheil** « ne souhaite pas de piste cyclable av. R.Aron coté parc de sceaux, les piétons étant sacrifiés. De plus, les intersections des rues de Bretagne et de Normandie avec la RD920 sont rendues plus dangereuses pour les automibilistes.»
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.135- Mme AL Delacroix – Les verts d'Antony** « estime que le projet n'aborde pas les itinéraires de traverse pour les cyclistes. La circulation des bus est problématique entre les croisements avec la rue J. Monnet et la rue Jeanne d'Arc. »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.136- Mme S. Godeberg** « très heureuse que ce projet voit le jour »

● **ANNOTATION n°2.137- G. Bensaïd, M. Roffini** « satisfaits que ce projet réponde aux objectifs attendus pour un boulevard urbain »

● **ANNOTATION n°2.138- M. A. Bourrel** « remise d'une note en 3 points : 1-prévoir une piste cyclable continue le long de la RD920 ainsi que des places de stationnement pour les 2 roues, 2- entreprendre et présenter une étude d'impact sur la mise en place de voies dédiées aux bus, 3- supprimer le terre-plein central »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.141 - M. R. Thibaut** «remet 5 lettres opposées à la piste cyclable sur le trottoir côté parc de sceaux. Ces lettres ont été regroupées formant un ensemble de 44 lettres portant les numéros 2.171 à 2.215 »

Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.144 - M. JC. Herbelin** « inquiet par le projet de réduction de la largeur du trottoir pour la mise à 4 voies car au niveau du 25 av. de la Division Leclerc . La sortie du parking souterrain présente une pente excessive ; c'est pourquoi il faut maintenir un espace plan pour assurer la sécurité de cet accès»
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.149- M. B. Eschich** «remet une note en 4 points relatif à des propositions d'amélioration de la circulation des véhicules et des cyclistes aux abords de la rue Mounié, et du carrefour de la croix de berny »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.150- M. Ben Hassan** « opposé à la réalisation d'une piste cyclable sur le trottoir côté du parc de sceaux, la réduction de la largeur du trottoir rend insécure les déplacements des piétons notamment lorsque les coonteneurs des ordures ménagères séjournent sur le trottoir. Quel type de revêtement de chaussée insonrisera le bruit de la circulation ? » &
● **ANNOTATION n°2.151- Mme A Kahraman** « opposée à la réduction de la largeur du trottoir côté du lotissement du Parc de Sceaux et propose un profil en travers schématique »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.153- M. X. Cote de Soux président de l'association de défense du quartier pavillonaire de la croix de berny** « remet une note qui traduit le souhait d'un aménagement cyclable pour l'ensemble de la RD920 sans itinéraires de substitution. Le franchissement du carrefour de la croix de berny jusqu'à la rue coustou doit être aménagé en pistes sécurisées »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.160- M. M. Boulenger** « souhaite la continuité des pistes cyclables »

L'itinéraire cyclable est continu sur la majeure partie de la RD 920 SUD. Des itinéraires dans les zones 30 communales ont été proposés au nord de l'hypercentre d'Antony. En effet, les études de faisabilité ont montré qu'un itinéraire cyclable aux normes au nord de l'hyper centre supprimait 49 % de stationnement ce qui aurait été trop préjudiciable à la vie locale. Le conseil général a opté pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.

● **ANNOTATION n°2.162 - Le journal d'Antony Plus** « journal remis comportant un article sur le refus des riverains du parc de sceaux de voir réduire la largeur du trottoir. Propose une telle réduction à l'alignement opposé et mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la chaussée. » &
● **ANNOTATION n°2.163 - Mme Boudjema** idem
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.164- M. D. Mouranche vice-présiden t de l'AUT FNAUT IdF**
« courrier annonçant une note moins en relation avec le projet qu'aux options du CG92 en matière voirie urbaine »
voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.165- M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF M. D. Mouranche vice-président de l'AUT FNAUT IdF** « note en 3 points : la circulation des véhicules automobiles, l'organisation de la voirie, les transports collectifs »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.168- M. Paul Mathis responsable de la délégation de l'AUT/FNAUT Idf** « remise de l'avis sur le projet en 4 points : les généralités, la circulation des autobus est inacceptable, les régimes de vitesse applicables aux véhicules automobiles, les itinéraires des pistes cycles »
Voir 1.2

3.3 REGISTRE DE SCEAUX

● **ANNOTATION n°3.11- M. Dufourmotian* président de l'association Sud Environnement** « demande que le projet porte sur la totalité du parcours depuis Paris jusqu'à la limite départementale avec l'Essonne, qu'il accorde une réelle priorité aux transports en communs et en particulier prévoie un site propre entre Paris et Bourg-la-Reine, ménage un trajet continu et protégé aux cyclistes, améliore la circulation des bus accédant à la gare RER de Bourg-la-Reine »

Voir 1.3

● **ANNOTATION n°3.16- M. R. Vidal** « sur l'av. R. Aron dans le sens Province-Paris la largeur du trottoir paraît très insuffisante pour assurer avec sésurité une cohabitation cyclistes-piétons , les personnes âgées, les enfants des écoles de la Croix de Berny et du Petit Chambord.Rejoint les propositions de l'Association des Riverains du Parc de Sceaux »
&

● **ANNOTATION n°3.18- Mme N. Dutheil – Association des Riverains du Parc de Sceaux** « remise d'un document qui s'oppose au partage du trottoir actuel avec une piste cyclable unidirectionnelle. Secteur de l'av. R. Aron côté Paris province. Le trottoir projeté serait trop réduit pour les flux de piétons »

Le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de la façade : 2,25 m de trottoir + 1, 25 m de piste cyclable + 0,50 cm d'espace de sécurité.
2,25 m de trottoir restant disponible semble être une largeur très convenable dans ce secteur très résidentiel. Par ailleurs, avec plus de 30 000 veh./j, les ouvrages de référence nous oriente vers des pistes cyclables. Il est donc proposé de continuer le projet avec la solution piste cyclable sur la section de la Croix de Berny à la Place de la Libération ce qui permet une continuité parfaite de l'itinéraire cyclable depuis Bourg-la-Reine. Concernant le flux piéton, celui-ci est à relativiser compte tenu du secteur résidentiel de ce trottoir av. Raymond Aron et est sans commune mesure avec les centres-villes d'Antony ou de Bourg-la-Reine.

3.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE

● **ANNOTATION n°4.03- M. Eric Pannetier** « satisfait de la part consacrée au cycle et demande des parcs à vélos judicieusement implantés et sécure »

Le département travaillera avec les communes traversées lors des études de détails pour envisager les lieux les plus judicieux d'implantation de parcs à vélos.

● **ANNOTATION n°4.09 – R.B*** « entre la place du 8 mai et la place de la résistance souhait du traitement végétal d'un terre-plein central (le tout voiture entraînant des nuisances pour les résidents et la crèche). Partie de Bourg-la-Reine la moins fleurie »

Voir 2.4

● **ANNOTATION n°4.10 – C. Le Breton** « nécessité des pistes cyclables continues à double sens sur les zones Joffre et Leclerc. Ces pistes doivent être bien isolées séparées des trottoirs. Des couloirs bus plutôt que des contre-allées pour les voitures. »

Voir 2.4

● **ANNOTATION n°4.11 – X*** « question à résoudre : la rue piétonne Roeckel est parcourue par des 2 roues, cycles et à moteur qui l'utilisent comme raccourci conséquent. »

La rue René Roeckel est communale ; ce sujet dépend donc du maire de Bourg-la-Reine.

● **ANNOTATION n°4.12 – Genest** « une piste cyclable est-elle prévue le long de la rue R. Roeckel ? Préserver la sécurité des trottoirs des pistes cyclables (voir av. Le Nôtre à Sceaux). »

La rue René Roeckel est communale ; ce sujet dépend donc du maire de Bourg-la-Reine. L'observation sur la sécurité entre les trottoirs et les pistes cyclables est notée, et fera l'objet d'une approche détaillée lors des études de projet.

● **ANNOTATION n°4.16 – Z*** « Prévoir des pistes cyclables continues et distinctes de la circulation des véhicules. Prévoir sites propres pour les bus pour les rendre plus attractifs »
Voir 2.4

● **ANNOTATION n°4.22 – M. S. Phlibert** « estime que les pistes cyclables doivent être continues et séparées des trottoirs. Pas de réduction de la largeur des trottoirs au bénéfice de la piste cyclable. Opposé aux contre-allées. Plus souhaitable des sites propres bus paragés avec les cycles. Estime que le rond-point de la place de la libération projeté renforcera les bouchons »
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.25 – M. D. Delrieu – Conseillller m unicipal de Bourg-la-Reine** « voir la note qui présente les principaux défauts du projet notamment n ce qui concerne les pistes cyclacles, et les transports en communs. Invalidation du projet pour des améliorations modiques. »
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.26 – Mme Bonnet** « pour qu'un environnement soit de qualité, il faut : un site propre bus jusqu'à la Porte d'Orléans, une seule file de circulation auto par sens : de véritables pistes cyclables pour assurer une liaison entre le Parc de Sceaux et la ville. »
voir 1.4

● **ANNOTATION n°4.29 – Melle Aussant, Mme Pham, M. B aratte** «Note commune concernant 2 troncons de l'avenue du Général Leclerc. Partie comprise entre la rue J.R. Thorelle et l'av. du Panorama : il s'agit d'une largeur de trottoir insuffisante côté des n° impairs. Le débouché de l' av. du Panorama sur la RD 920 est dangereuse pour les tous les mouvements. Plus diverses propositions Partie comprise entre l'av. du Panorama et la Place de la Résistance: trottoirs à élargir et exclure la banalisation des contre-allées pour y accueillir tous modes de déplacements.(voir note) »
voir 2.4

● **ANNOTATION n°4.33 – Mme B. Guénée** « Divers points sont évoqués et en particulier une certaine déception entr ce qui avait été dit lors de la concertation préalable et ce qui semble avoir été retenu : absence de TC en site propre, pistes cyclables interrompues (voir note). »
voir 1.4

4. THEME 4 : L'ENVIRONNEMENT

4.1 REGISTRE DE MASSY

● **ANNOTATION n°1.02 - M. D. Grosjean – Association développement des TC et de la défense de l'environnement :** « 7 documents remis, le projet apporte une amélioration importante sauf pour les cyclistes et les transports en communs ».
VOIR 3.1

4.2 REGISTRE D'ANTONY

● **ANNOTATION n°2.03 - M. G. Morel** : « souhaite le remplacement des platanes dégradés par des marroniers plus adaptés au Bd urbain et bà l'entretien par les services»

Les arbres en état satisfaisant seront dans la mesure du possible conservés. Les arbres dégradés seront remplacés. Cette proposition sera étudiée dans le cadre des études de projet.

● **ANNOTATION n°2.16- M. JF SOULAS :** « Favorable au projet mais regrette que celui-ci ne débute pas au carrefour RN188/RD920 de manière à en assurer le fonctionnement en relation avec les pôles d'activité de Massy & Antony. La densification des constructions au centre d'Antony empêche la continuité de la piste cyclable et la réalisation d'un terre-plein central végétalisé : Bourg-la-Reine est un contre-exemple à retenir. Actuellement un car stationné devant le Select empêche un camion et un bus de passer. »
Voir 1.2

● **ANNOTATION n°2.25- Famille Villatil :** « souhait du maintien des arbres et du remplacement de ceux abbatus 107 & 107bis av. Aristide Briand, 3 platanes. Insiste sur le rôle que jouent ces arbres »

Les arbres en état satisfaisant seront dans la mesure du possible conservés. Les arbres dégradés seront remplacés.

● **ANNOTATION n°2.26- M. C. Cunniet :** « espère que dans le photo-montage du futur carrefour avec l'av. JF Kennedy les panneaux publicitaires 4x3 auront disparu. Souhaite que les règlements de la publicité limite l'affichage commercial au format 50x70 cm »

& ● **ANNOTATION n°2.42- Mme C. Chevalier :** « rejoint l'intervention de M. Cunniet relative à l'hydre publicitaire. Demande une réglementation pour sa suppression ou sa limitation. Souhaite un itinéraire sans détour »

Cette compétence (affichage publicitaire) est communale et dépend donc des villes d'Antony et Massy.

● **ANNOTATION n°2.36 - M. Senant – Maire d'Antony** « Le projet du carrefour entre la RD920 et l'av. Léon Jouhaux ne semble pas tenir compte de l'impact du parc d'activités économiques et technologiques projeté de 45 ha Antonypole. Rechercher un effet signal à cette porte d'entrée »
voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.122- Mme M. Buzelin** « remise d'une note de 4 pages traitant de 2 points et posant 4 questions. Les points sont relatifs à l'absence de piste cyclables au centre d'Antony et un bilan des places de stationnement résultant d'une proposition de réalisation de pistes cyclables (voir la note) »
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.130- M. D.*** « déçu par l'itinéraire de substitution cyclable et estime qu'une solution adaptée doit être recherchée. Demande plus de statonnement pour les vélos et verdure notamment au droit du carrefour de la Croix de Berny »
Voir 3.2

● **ANNOTATION n°2.147 - M. I*** « Riverains du carrefour de l'av. de la Duchesse du Maine demandent des aménagements particuliers (voir note)»
Voir 2.2

● **ANNOTATION n°2.150- M. Ben Hassan** « opposé à la réalisation d'une piste cyclable sur le trottoir côté du parc de sceaux, la réduction de la largeur du trottoir rend insécure les déplacements des piétons notamment lorsque les coonteneurs des ordures ménagères séjournent sur le trottoir. Quel type de revêtement de chaussée insonrisera le bruit de la circulation ? »
Voir 2.2

4.3 REGISTRE DE SCEAUX

● **ANNOTATION n°3.09- M. Laurent, maire de la ville de Sceaux** « suivant une délibération du conseil municipal du 25 mai 2010, celui-ci propose la suppression du terre-plein central de la RD920 de manière à réduire le caractère routier de la voie, à l'affecter aux TC et à assurer la sécurité des cyclistes. Le report du trafic du boulevard urbain sur le réseau secondaire est préoccupant car l'étude d'affectation au réseau secondaire du report de traic ne fait pas partie du dossier avec les conséquences prévisibles. Par ailleurs devront êtres prises en compte les conséquences de l'établissement d'un périmètre de protection des bâtiments de l'ancien marché aux bestiaux. Demande à participer aux études paysagères relatives au traitement des carrefours formés par l'av. Duchesse du Maine, de l'Allée de Trévise, de l'Allée d'Honneur. La question des différents aspecs de l'éclairage public reste posée comme celle relative à la gestion du futur aménagement »
voir 1.3

4.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE

5. THEME 5 : L'ECHEANCHIER DES PHASES OPERATIONNELLES

5.1 REGISTRE DE MASSY

5.2 REGISTRE D'ANTONY

● **ANNOTATION n°2.35 - M. D. Mandon** « souhaite être informé de l'échéancier des travaux au droit de son commerce (38 av. de la division leclerc) »

La RD920 Sud sera décomposée en sous-section homogènes afin de réaliser les travaux en minimisant la gêne des riverains et la circulation.
La programmation opérationnelle n'est actuellement pas encore arrêtée.

● **ANNOTATION n°2.148- M. M. Gérard – administrateu r de Bourg-la-Reine Environnement** « remise d'une note de 3 pages qui insiste sur l'incomplétude de l'étude d'impact et à ce titre souligne la faiblesse des points suivants : - la définition du domaine foncier auquel s'applique le projet, - la question des réseaux sous-jacents, l'étude de la justification socio-économique. (les coûts sont donnés en HT soit en TTC, rien n'est indiqué sur la récupération de la TVA au titre du FCTVA »
Voir 1.2

5.3 REGISTRE DE SCEAUX

5.4 REGISTRE DE BOURG-LA-REINE

7 Appréciation du projet

7.1 Avis des personnes publiques

7.1.1 Avis de l'autorité environnementale

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de requalification de la RD 920-Section Sud sur les communes de Massy, d'Antony, de Sceaux et de Bourg-la-Reine :

L'autorité environnementale est le préfet de région conformément aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Son avis vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte conformément à la directive 85/337/CEE.

A la suite de la présente enquête, cet avis est un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

En phase d'exploitation de la RD920 les observations de l'autorité environnementale portent plus particulièrement sur les nuisances sonores et la pollution de l'air, l'assainissement et les aspects paysagers.
Au plan des nuisances sonores elles seraient de diminution sur certains secteurs de l'ordre de 3,5 à 2dB(A) ce qui est significatif. L'avis indique qu'une cartographie des secteurs concernés et la localisation des points noirs résiduels figure dans le dossier.

Au plan de la pollution de l'air le maître d'ouvrage a fait procéder à des mesures complémentaires qui donnent les résultats suivants : une augmentation des taux en Benzène (C6H6) et en monoxyde de carbone (CO) et une diminution des taux en dioxyde d'azote (NO2) et de dioxyde de soufre (SO2) notamment. Le maître d'ouvrage présente des mesures possibles pouvant contribuer à diminuer les polluants dans l'air. L'avis indique qu'il aurait été intéressant que soit précisé si ces

principes peuvent être prévus dans le cadre du projet.

Au plan de la gestion des eaux pluviales l'avis indique que l'étude d'impact soit plus approfondie sur la mesure des effluents et la caractéristique des dispositifs en assurant le traitement, le stockage et l'évacuation bien que ceci soit abordé lors de l'enquête relative à l'application de la loi sur l'eau.

Sur les aspects paysagers l'avis est favorable sans observation.

Au plan de la LOTI qui constitue le tome 3 du dossier d'enquête l'avis remarque que la diminution de la circulation de l'ordre de 15 % de Bourg-la-Reine à Antony s'accompagnera d'un report de la circulation sur les RD67, RD77, ou la RD 126 et l'A6, or les effets de l'impact de ces reports de trafic n'ont pas fait l'objet d'une synthèse qui aurait permis de prévoir des mesures évitant que le projet n'impacte de manière trop importante d'autres secteurs du territoire.

L'avis note que le dossier LOTI précise de matière pertinente que la méthode de calcul de rentabilité économique employée ne permet pas de prendre en compte comme il conviendrait les efforts du pétitionnaire en matière de développement des circulations douces et des transports en commun.

7.1.2 Réponse du Maître d'ouvrage

Enregistre que l'avis de l'autorité environnementale souligne la bonne qualité du dossier et mentionne les observations de celle-ci qui concernent les rubriques suivantes qui auraient pu être approfondies : la continuité des déplacements, les nuisances sonores, la pollution de l'air et l'assainissement.
Dans sa réponse la maître d'ouvrage fournit des précisions sur la gestions des eaux de surface et la géologie des sols (localisation de marnes supra-gypseuses)

7.1.3 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur

L'avis de l'autorité environnementale indique que le dossier est de bonne qualité et que les insuffisances de certains aspects de l'étude d'impact devraient faire l'objet d'études complémentaires du maître d'ouvrage de manière à lever certaines interrogations et envisager les mesures correctrices. En tout état de

cause cet avis et les mesures qui pourront en résulter ne sont pas de nature à invalider le projet.

7.2 Les thèmes généraux apparus lors de l'enquête

Tout au long de l'enquête les observations orales ou écrites recueillies ont permis au Commissaire Enquêteur de dégager 5 thèmes généraux recouvrant l'ensemble des préoccupations du public et/ou du Commissaire Enquêteur.

Afin d'en harmoniser le traitement chacun de ces thèmes a été développé en quatre parties :

-Une première partie est consacrée à la synthèse des observations et courriers recueillis sur le thème traité.

-Une seconde partie rassemble l'essentiel des matériaux rédigés dans les divers documents du dossier d'enquête relatifs au thème traité.

-Une troisième partie expose l'avis et les commentaires techniques rédigés par le maître d'ouvrage.

-Une quatrième partie donne l'avis du Commissaire Enquêteur sur le thème traité et synthétise cet avis sous forme de résumés conclusifs.

Ces cinq thèmes généraux sont :

7.3 - Le parti du projet
7.4 - Les circulations et VRD
7.5 - Les circulations douces
7.6 - L'environnement
7.7 - L'échéancier des phases opérationnelles

7.3. Le parti du projet

7.3.1 Préambule

Conformément aux articles L. 123-1, L. 126-1 et R.126-1 qui fixent les modalités

des enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement le présent projet est soumis à ces dispositions de manière à ce que l'organe délibérant du département des Hauts de Seine se prononce sur l'intérêt général de l'opération projetée par une déclaration de projet.

Le parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage consiste à partir d'une emprise, non modifiée, du domaine public départemental de redistribuer entre les différents usages du domaine public un espace contraint par ses dimensions et devant assurer l'écoulement d'un trafic de véhicules variant de 20 000 à 40 000 véhicules par jour sur une radiale desservant Paris sur une distance de 9,5 km et traversant 8 villes dans un environnement paysager et urbain à restaurer.
Le projet concerne le tronçon Sud soit 5,7 km et traverse les communes de Massy dans l'Essonne, Antony, Sceaux et Bourg-la Reine dans les Hauts de Seine.

7.3.2 Le constat

Au cours de l'enquête trois types de préoccupations ont été exprimées :

Des personnes favorables au projet mais qui demandent des aménagements spécifiques pour éviter des mouvements de circulation automobile dangereux par exemple la remarque de monsieur et madame Roche concernant le tourne à gauche en direction de la rue Paul Boudet.

Des personnes qui estiment comme monsieur Simonet que la RD920 doit conserver son profil actuel et assurer sa fonction de voie de transit : ceci reflète la crainte que le projet génère un trafic parasite sur le réseau secondaire (communal et départemental).

Des personnes qui estiment comme monsieur J.M. Cortambert que le projet ne prend pas suffisamment en considération tous les autres usages autres que la circulation automobile, à savoir les transports en commun, les déplacements en cycles et à pied.

7.3.3 Ce que dit le dossier

Le tome 1 du dossier la pièce B précise clairement le parti d'aménagement

retenu : il s'agit dans cette opération de :
D'aménager l'actuelle voirie en boulevard urbain à deux files de circulation ;
Créer un itinéraire sécurisé et convivial pour les cheminements piétons en favorisant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et en sécurisant les traversées piétonnes ;
Aménager des pistes cyclables en site propre le long de la RD 920 et d'itinéraires de substitution dans les secteurs à plus fortes contraintes :
Réaliser un aménagement paysager de qualité en accord avec les territoires traversés (renforcement du caractère »vert » des communes traversées, plantations d'arbres, végétalisation des terre-pleins…)
Créer un transport en site propre (TCSP) sur le boulevard du Maréchal Joffre (section rue de Fontenay-place de la gare), favorisant la circulation des bus, nombreux sur ce tronçon ;
Améliorer la lisibilité de l'occupation des espaces publics et maintenir au mieux les besoins en stationnement au droit des zones stratégiques ;
Rechercher la fluidité et la sécurisation de la circulation automobile sur la RD920 ;
Il est précisé que cette approche est conforme à la politique départementale en matière de développement durable ainsi qu'en matière d'aménagement de voirie.

7.3.4 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage

Le nombre de files de circulation d'Antony jusqu'à la Croix de Berny est identique à la situation actuelle. Il n'y a pas de diminution notable de la capacité existante.
Depuis la Croix de Berny jusqu'à la place de la Libération, les trois files par sens deviennent deux files par sens. Les données montrent que depuis les années 1998, le trafic a baissé jusque dans les années 2005 puis on observe une stagnation. On considère aujourd'hui que deux files par sens suffisent pour absorber le trafic existant. Cela s'accompagne aussi des réglages de feux performants.

7.3.5 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur

Dans le cadre de la mise au point du projet (APS, APD) les réponses aux questions ponctuelles posées par le public devront être examinées pour être prise en considération : suppression d'un TAG, traversées piétonnes à

sécuriser, géométrie de carrefours à préciser.
La crainte que le projet réalisé ralentisse la circulation automobile avec pour conséquence un report significatif du trafic sur le réseau secondaire communal et départemental ne semble pas fondé ; le modèle d'affectation du trafic au réseau environnant fournit une tendance à une légère augmentation de ce trafic.
Cependant les communes traversées ont déjà pris ou vont prendre des dispositions pour limiter l'usage de leur réseau comme itinéraire de contournement.

La remise en cause du parti du projet apparaît indirectement à l'occasion de certaines affirmations à l'instar de la demande de Madame C. Mollières qui souhaite une continuité des pistes cyclables ou bien pour d'autres personnes d'obtenir un transport en commun en site propre tout au long du projet.

Ces demandes ne prennent pas en compte une contrainte qui ne peut pas être levée : la distance entre alignements existants varie tout au long du projet de 16 m à 30 m environ ce qui ne permet pas d'assurer soit la continuité d'une piste cyclable soit d'implanter un TCSP.

7.4 Les circulations et les voiries et réseaux divers

7.4.1 Le constat

Seules les questions et les réponses qui n'ont pas été traitées au cours du premier thème le seront dans celui-ci car il arrive souvent qu'une même observation concerne 4 des 5 thèmes.
Soit, il s'agit de questions ponctuelles soit de questions qui concernent la totalité du projet.
Au titre des questions ponctuelles et localisées celle de monsieur Beau-Lapie : celui-ci demande un feu tricolore aux intersections de l'avenue du Maréchal Leclerc et des rues du Progrès et de Maninville.
Mesdames F. Petit et H. Buisson représentant l'APECA, demande que le projet prenne mieux en compte les difficultés de stationnement et d'accès au conservatoire de musique d'Antony.

Monsieur Jean, commerçant 85 rue A. Briand souhaite que soient conservés tous les mouvements de circulation permettant d'accéder à son commerce qui

se trouve en retrait de la RD920.

Monsieur B. Edouard signale une erreur de localisation sur les documents graphiques de la Belle-Levantine.

Monsieur R. Thibaut ainsi qu'une cinquantaine de personnes sont opposées au projet de piste cyclable sur le trottoir côté parc de Sceaux. L'emprise de cette piste serait prise sur le trottoir existant, faisant passer les dimensions de celui-ci de 3,27 m à 2,25 m.

Monsieur R. Zitouni demande comment limiter la vitesse des véhicules sur un tronçon comme celui qui se trouve au droit du conservatoire de musique, soit un axe rectiligne de 200 m et 500 m selon le sens ?

Monsieur Senant, Maire d'Antony demande que le projet prenne en compte l'accès au futur parc d'activités économiques et technologiques de 45 ha dénommé Antonypole par un signal fort au droit de la RD920 et l'avenue Léon Jouhaux.

Monsieur H. Devos demande la manière dont sera traité l'écoulement des eaux de surface le long de l'avenue R. Aron, côté de l'US Métro.

M. X. Les riverains du carrefour de la Duchesse du Maine sont opposés à la modification totale de l'actuel carrefour.

Monsieur M. Gérard, administrateur de Bourg-la-Reine Environnement souligne la faiblesse des points suivants : la définition du domaine foncier auquel s'applique le projet, la question de la réalisation de galeries pour y implanter les réseaux enterrés, la justification socio-économique du projet.

Monsieur Zouki, représentant les parents d'élèves du groupe scolaire du Petit Chambord demande un aménagement de l'allée de Trévise de manière à sécuriser l'accompagnement des enfants en voiture.

Madame C. Le Moal demande l'établissement d'une liaison cyclable entre les équipements d'Antony fréquentés par les enfants.

Mademoiselle Aussant, madame Pham, monsieur Baratte considèrent que la largeur du trottoir de l'avenue du Général Leclerc (Bourg-la-Reine) compris entre la rue J.R. Thorelle et l'avenue du Panorama est insuffisante. L'intersection de cette dernière avec la RD920 est dangereuse pour la circulation automobile.

Le trottoir entre l'avenue du Panorama et la place de la Résistance sont trop étroits et demandent à ce que les contre-allées accueillent tous modes de déplacements.

Messieurs J. Cottin, D. Faure, P. Mathis, J.M. Cortambert, V. Noël, M.V. Pelletier-Lebon, Mesdames L. Geny, P. Segerd, l'association MDB, la famille Royer, Madame AL Delacroix-Les Verts d'Antony.

7.4.2 Ce que dit le dossier

Le document de référence est le tome 1, les pièces C, notice explicative et D, plan général des travaux dont les éléments sont détaillés aux articles 5.2.1.3 et 4 du présent rapport.

7.4.3 Avis et commentaires techniques du Maître d'Ouvrage

A la question de monsieur Beau-Lapie il est répondu qu'un feu tricolore à l'intersection de l'avenue du Maréchal Leclerc avec les rues du Progrès et de Maninville ne peut être projeté à cet endroit car il en existe un à 50 m environ, toutefois l'aménagement cohérent permettra un contexte apaisé et des échanges plus sereins aux voies dépourvues de feux.

A la question des représentantes de l'APECA il est répondu que le document remis par l'association sera étudié attentivement comme base d'un diagnostic à des études de projet plus détaillées. Toutefois la proximité du pont SNCF interdit certains des aménagements à priori envisagés (charges limitées sur de récents encorbellements).

A la question de Monsieur Jean relative à la desserte de son commerce situé en retrait (à Antony) de la RD920 il est répondu que les fonctionnements actuels sont conservés dans le projet ; de plus une traversée piétonne est créée au carrefour avec la rue P. Bourget.

En réponse à la remarque de monsieur B. Edouard il est répondu que l'erreur matérielle de localisation de la Belle-Levantine sera rectifiée.

A la question de monsieur Thibaut et autres personnes relatif à la réduction de la largeur du trottoir côté du lotissement du Parc de Sceaux en proposant des profils en travers où la piste cyclable est implantée hors de l'emprise du trottoir il est répondu que suite à la concertation les critères suivant ont été retenus pour orienter les solutions de tracé :
Le public attendu et/ou privilégié
Le contexte urbain : commerces, habitat, vitesses pratiquées, trafic…
L'insertion urbaine : largeur de trottoir, plantations d'alignement, impact sur la capacité de stationnement, terre-plein central arboré.
La section Croix-de-Berny/Place de la Libération supporte un trafic de l'ordre de 30 000 véhicules par jour.

Sur cette section les vitesses peuvent être élevées et un des objectifs du projet consiste à disposer d'un terre-plein central arboré et celui-ci n'est possible qu'avec la solution de piste cyclable.

Le trottoir de 4 m à cet endroit se décomposerait comme suit en partant de l'alignement : 2,25 m de trottoir + 1,25 m de piste cyclable + 0,50 m d'espace de sécurité. Cette largeur de 2,25 m est confortable pour ce secteur résidentiel où le trafic de piétons est limité. A ce jour cette partie de trottoir est occupée par des candélabres d'éclairage public et diverses armoires techniques autant d'équipements qui disparaitront avec l'aménagement projeté.

La sécurité des cyclistes est un critère que ce projet privilégie. Concernant le profil en travers transmis il omet la piste cyclable sens province-Paris.
Concernant les nuisances sonores, le département mettra en œuvre une couche de roulement aux propriétés phoniques adaptées.

Aux questions de Monsieur Zitouni, il est répondu que des traversées piétonnes sécurisées ont été créées aux endroits les plus judicieux. Un examen détaillé avec la commune (d'Antony), sera engagé au stade du projet définitif pour le cas échéant en créer d'autres. Les pistes cyclables et les stationnements seront

sécurisés par un mobilier adéquat si nécessaire.

A la question de Monsieur Senant, il est répondu qu'il sera étudié en partenariat avec les communes d'Antony et de Massy, une amélioration de carrefour à partir des données quantitatives relatives à ce futur parc pour affiner les études.
A la question de monsieur H. Devos il est répondu que cette section de voie au droit de l'avenue Raymond Aron fera l'objet d'une attention particulière pour récupérer toutes les eaux de surface.

A la question de Monsieur M. Gérard il est répondu que le projet se déroule sur l'emprise publique départementale existante. Concernant la création d'une galerie multi-réseaux la proposition est intéressante mais dans le cas présent le département et les communes concernées ne se sont pas orientés vers cette solution car le projet n'impacte pas de manière significative les réseaux existants.

Le résultat négatif de l'étude socio-économique résulte de l'application de règles de calcul inadaptées à ce type de projet car elles ne prennent pas en compte les avantages que procurent les aménagements prévus par le projet tant au plan du paysage qu'au plan des pistes cyclables … etc.

Les investissements seront financés par le département des Hauts de Seine qui sollicitera la région Ile de France pour obtenir des subventions pour les circulations douces.

A la question de Monsieur Zouki, il est répondu que le département établira une étude de faisabilité des propositions présentées en relation avec la commune de Sceaux. Ces propositions d'un dispositif en « demi-lune » à l'instar du carrefour de l'avenue de la Duchesse du Maine nécessitent une emprise telle qu'elle risque de faire défaut sur l'allée Trévise. Quant au transport scolaire ceci relève de la commune de Sceaux et/ou la CA des Hauts de Bièvre.

A la question de madame Le Moal au sujet de la liaison avec les équipements locaux par des pistes cyclables ceci relève de la compétence communale ; le département établit un schéma de circulations douces à l'échelle à l'échelle départementale pouvant servir « d'armature » pour les plans locaux.

Aux questions posées par madame Aussant et autres personnes il est répondu qu'entre la rue JR Thorelle et l'avenue du Panorama la largeur du trottoir est au minimum de 1,85 m.

Le département proposera à la commune de Bourg-la-Reine de supprimer la plantation d'arbres sur le terre-plein central de sécurité à gauche de la contre-allée ou de les placer entre les stationnements en acceptant une diminution de nombre de stationnements dans cette contre-allée. Le trottoir actuel mesure 2,03 m soit une diminution de 18 cm le cas échéant.

Pour ce qui concerne l'intersection de l'avenue du Panaroma avec la RD920 une étude précisera des conditions de visibilité à respecter. Concernant les contre-allées se sont des espaces pacifiés où le piéton est prioritaire.

Aux questions posées par Mmes Cottin et autres il est répondu que la sécurité des pistes cyclables sera assurée par les conditions de réalisation suivantes :
La piste cyclable sera d'un revêtement différencié (enrobé beige)
Elle sera bordée de dalles de grès de 20 cm de largeur

Un espace de sécurité d'au moins 50 cm de large sera assurée le long des aires de stationnement ;
Chaque intersection fera l'objet d'études de détails.
Concernant la continuité des itinéraires des pistes cyclables elle aboutirait à la diminution du stationnement de 28 % au Sud de l'hyper centre et de 49 % au Nord de l'hyper centre d'Antony. De manière à concilier les avis le Conseil Général a choisi d'opter pour un compromis permettant de satisfaire les diverses pratiques cyclistes avec la vie locale et commerçante.
C'est pourquoi des itinéraires de substitution ont été arrêtés avec la mairie d'Antony ils auront un statut de zone 30.

Le département attachera la plus grande attention à la conception des itinéraires de traverse pour les cyclistes.
La mise en œuvre de voies dédiées aux bus (TCSP) a été largement évoquée lors de la période de concertation dont le bilan a été voté le 19 juin 2009 par le Conseil Général.

Les données transmises par la RATP montrent une vitesse commerciale et une fréquence des bus satisfaisantes. Dans la zone la plus difficile au droit de la gare du RER B de Bourg-la-Reine la section rue de Fontenay à la place de la gare comprendra un site propre (correspondant à une fréquence de 35 bus à l'heure de pointe du matin).
Tous les arrêts seront mis aux normes UFR (Utilisateurs de Fauteuils Roulants) ils seront implantés sur les files de circulation sauf cas particuliers.
La circulation difficile des bus sur la RD920 entre les rues J. Monnet et Jeanne d'Arc la suppression d'une file de stationnement est une situation trop préjudiciable pour la vie locale commerçante.

De manière à améliorer la régulation des bus il est envisagé de mettre en œuvre une priorité aux feux par couplage entre le système SIEL (RATP) et Siter (CG92).
Concernant l'articulation avec le projet d'aménagement de la gare RER B de Bourg-la-Reine, ce pôle à aménager dépend du comité de pôle de cette gare, piloté par le STIF, et la commune de Bourg-la-Reine et qui réunit en plus la RATP, et d'autres partenaires et le Conseil Général, l'utilisation éventuelle des emprises RATP est débattue au sein du comité de pôle précité piloté par le STIF et la commune de Bourg-la-Reine.

7.4.4 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur

Pour ce qui concerne toutes les questions qui relèvent de points particuliers d'aménagements de voirie pour faciliter la circulation des piétons, des cyclistes et des automobiles les réponses du maître d'ouvrage sont satisfaisantes dans la mesure où des adaptations faisant suite à des études détaillées permettront de mettre en œuvre des solutions efficientes.

Pour ce qui relève de principes d'aménagement à l'échelle du projet ou de sections de voirie il n'est pas possible de donner entièrement satisfaction aux acteurs futurs usagers des équipements à réaliser :

La continuité des pistes cyclables n'est pas réalisable dans l'hyper centre d'Antony sauf à supprimer de nombreuses places de stationnement, suppressions qui auraient sans aucun doute des répercussions sur la fréquentation de ce secteur dont l'activité commerciale est le moteur. Sachant que la largeur entre emprises de ce secteur est la plus faible de tout le projet à

savoir de 16 à 20 m environ, il est impossible que tous les modes de déplacement puissent coexister.

Pour ce qui concerne les bus les faire circuler avec le trafic estimé de véhicules automobiles sachant qu'ils bénéficieront des dispositifs embarqués Siel et Siter leur donnant la priorité aux feux est raisonnable ; cette disposition permet de faire l'économie de l'emprise de sites propres consommateurs d'espace.

Seul le secteur de la Gare RER B, de Bourg-la-Reine rue de Fontenay sera aménagé en site propre car la fréquence étant de 35 bus à l'heure de pointe du matin.

Pour ce qui concerne le tronçon de voie qui longe le lotissement du parc de Sceaux l'implantation d'une piste cyclable sur le trottoir actuel réduit la largeur de celui-ci à 2,25 m au lieu de 3,27 m (mais qui laisse un passage utile de 2,37 m compte tenu des équipements qui encombrent le trottoir).

En l'absence d'un comptage des flux piétonniers et de la connaissance des éventuels générateurs de flux piétonniers il n'est pas possible de se prononcer sur cet aspect du projet. Cette dimension de 2,25 m permet à 3 personnes de se croiser mais un flux de plusieurs dizaines de personnes qui fréquentent ce trottoir à des vitesses de marche différentes à certaines heures peut rendre ce parcours très inconfortable.

La proposition de certaines personnes visant à implanter une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir ou la chaussée opposée rompt la continuité de l'itinéraire cyclable et pose aux carrefours des difficultés d'exploitation.

Si le trafic de piétons sur ce trottoir se révélait significatif, il conviendrait d'implanter la piste cyclable au droit des plantations et de réduire la largeur du stationnement et/ou de la file de circulation prévue à 3,50 m.

7.5 Thème Les circulations douces

7.5.1 Le constat

Ce thème recoupe le précédent dans la mesure où il traitait des aménagements et celui-ci des usages. Sans devoir citer les personnes dont les noms et les questions posées sont répertoriés dans le tableau des questions et les réponses dans le document réponse du maître d'ouvrage, ces questions et réponses sont identiques aux mêmes questions posées et aux réponses données dans le thème précédent.

Toutefois des questions plus précises sont posées par exemple monsieur JM Fruit qui souhaite que la faveur de ce projet des parcs à vélos soient implantés en nombre devant la mairie et surveillés.

Th. Denis estime illusoire de penser que les itinéraires cyclables de substitutions seront empruntés par des collégiens en particulier, en cas d'accident qui sera responsable ?

Mme C. Chevalier rejoint l'intervention de monsieur Cunniet relative à « l'hydre publicitaire ».

Monsieur D. est déçu par l'itinéraire de substitutions et estime qu'une solution adaptée doit être recherchée ; Il demande plus de stationnement pour les vélos et verdure notamment au droit du carrefour de la Croix de Berny.

7.5.2 Ce que dit le dossier

Ce sont les mêmes références d'articles que le thème précédent.

7.5.3 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage

Aux questions relatives à la mise en place de parcs à vélo le maître d'ouvrage se

rapprochera des quatre communes pour rechercher les lieux d'implantation de tels dispositifs.
A la question de Monsieur JM Fuit il est répondu que les itinéraires de substitution auront un statut de zone 30 dont la sécurité est renforcée. Toutefois il ne sera pas interdit d'emprunter la RD 920 avec la circulation générale.
A la remarque de Madame Chevalier il est répondu que la réglementation de la publicité en l'espèce est de compétence communale.

A la demande de Monsieur D. il est répondu que lors des études ultérieures au plan du projet définitif le département se rapprochera de chaque commune pour étudier avec elle les possibilités de mettre des stationnements pour vélos.

Concernant le carrefour de la Croix de Berny , le projet ne prévoit pas de modifications majeures pour l'instant. Toutefois dans sa volonté d'améliorer les axes départementaux, le conseil général étudiera avec la commune d'Antony la faisabilité d'un aménagement paysager sans bouleverser l'aménagement réalisé de ce lieu.

7.5.4 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur

En plus des avis formulés au thème précédent qui s'appliquent à ce thème le Commissaire Enquêteur considère que le public est sensible au paysage urbain à sa qualité et à son respect ainsi une attention particulière sera portée au choix des implantations des parcs à vélos et qu'ils soient considérés comme des unités de services protégés, sécurisés et esthétiques.

De même, le Conseil Général missionnera un paysagiste pour harmoniser ce paysage urbain et végétal.

Enfin si la RD920 devient selon la volonté du maître d'ouvrage et des communes traversées un boulevard urbain la publicité n'a plus sa place et il revient aux communes d'établir ou de modifier leur règlement de publicité.

7.6 Thème 4 : L'environnement

7.6.1 Le constat

Comme le précédent thème il a été répondu aux mêmes questions au cours de deux premiers thèmes.

Monsieur G. Morel et autres personnes souhaitent le remplacement des platanes dégradés par des marronniers ou autres essences sur le boulevard urbain.

Famille Villati : souhait du maintien des arbres et du remplacement de ceux abattus 107 & 107bis avenus Aristid Briand, 3 platanes. Rôle important que joue ces arbres dans l'environnement.

7.6.2 Ce que dit le dossier

Le document de référence est le tome 2 du dossier d'enquête, la pièce G, en particulier le résumé non technique détaillé dans le présent rapport à l'article et dans l'étude d'impact l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et la santé et les mesures correctives envisagées : pollutions atmosphériques, les nuisances sonores et les gaz à effet de serre

7.6.3 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage.

Les arbres en bon état seront dans la mesure du possible conservés. Les arbres dégradés seront remplacés. Ceci sera étudié dans le cadre du projet définitif.

7.6.4 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur

Le Commissaire Enquêteur enregistre les engagements du maître d'ouvrage.

7.7 Thème 5 : L'échéancier des phases opérationnelles

7.7.1 Le constat

Le public souhaite avoir des informations sur la durée du chantier, son organisation et les nuisances qu'il va entraîner cela concerne les en premier lieu

les activités économiques et commerciales.
Par exemple monsieur M. Mandon souhaite être informé de l'échéancier des travaux au droit de son commerce 38 avenue de la Division Leclerc.

7.7.2 Avis et commentaires techniques du maître d'ouvrage

La RD 920 sera décomposée en sous-sections homogènes afin de réaliser les travaux en minimisant la gêne des riverains et la circulation.
La programmation opérationnelle n'est actuellement pas encore arrêtée.

7.7.3 Avis et commentaires techniques du Commissaire Enquêteur

Le maître d'ouvrage devra mettre en place un dispositif d'information multimédia pour communiquer en direction des riverains et des utilisateurs de la RD 920 de l'organisation des travaux et de leur avancement.

Gérald Gawsewitch — Levallois-Perret le 3 septembre 2010

Commissaire Enquêteur

Gérald Gawsewitch
Commissaire Enquêteur
8, rue Hoche
92300 Levallois-Perret

ENQUETE PUBLIQUE

Réalisée du 25 mai 2010 au 26 juin 2010
Sur le projet de restructuration de la RD920, tronçon Sud, de Massy à Bourg-la-Reine en passant par Sceaux et Antony
Départements de l'Essonne et des Hauts de Seine

Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

8 Avis et conclusions du Commissaire Enquêteur

8.1 Préambule

A l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 25 mai au 26 juin 2010 le Commissaire Enquêteur se doit de vérifier la concordance des objectifs poursuivis par le projet avec les textes légaux qui les encadrent.

Le cadre de l'enquête est celui de l'arrêté n° 85-453 du 23 avril 1985 pris en application de la loi « Bouchardeau » car il s'agit de travaux routiers d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

La présente enquête a été 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 la protection de l'environnement, et celles prévues par 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.

Elle est aussi conforme aux dispositions de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 dite loi d'Orientation des Transports Intérieurs, (LOTI) et les textes subséquents relatifs notamment aux schémas directeurs d'infrastructure en matière de transports intérieurs , un dossier d'évaluation économique, sociale et environnementale du programme d'aménagement a fait partie de la présente enquête du fait du coût de l'ensemble du programme, tronçons Nord et Sud, compris entre 136 et 151 M. d'euros, coût supérieur au seuil de 83 084 714,39 euros défini dans le LOTI.

La loi précitée du 27 février 2002 (article L. 126-1 du code de l'environnement)

indique que s'agissant d'un projet public de travaux l'établissement public responsable du projet, ici le Conseil Général des Hauts de Seine se prononcera par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération proposée.
Le Commissaire Enquêteur a vérifié la concordance des textes cités par le titre 3 du tome 1 du dossier d'enquête avec le projet, soit ceux relatifs aux codes de l'urbanisme, Général des Collectivités Territoriales, de l'Environnement et du Patrimoine.

De même sont cités les dispositions qui pourraient s'appliquer le cas échéant : la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et enquête parcellaire, la procédure au titre de la loi sur l'eau, l'Archéologie Préventive, les Monuments Historiques, les Sites Inscrits.

Les objectifs poursuivis par le projet sont les suivants :
Sur le parcours de la RD920 compris entre Massy (91), Antony, Sceaux et Bourg-la Reine (92) d'une longueur de 5,7 km le Maître d'Ouvrage à savoir le Conseil Général des Hauts de Seine, l'aménagement projeté doit répondre aux exigences suivantes :
Identifier la RD920 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 Commissaire Enquêteur considère que le projet de requalification de la RD 920 est conforme aux textes légaux qui encadrent l'enquête et les principales dispositions du projet

8.2 Réalisme du projet

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

Le projet repose sur le partage affirmé des usages du domaine public entre

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

Le Commissaire Enquêteur estime que le projet de requalification de la RD 920 est réaliste

8.3 Equilibre du projet

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

Enfin les déplacements piétonniers s'effectueront en sécurité dès lors que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les équipements nécessaires.
Le stationnement des véhicules automobile est maintenu ou cela est nécessaire et stratégique (hyper centre d'Antony)

Le Commissaire Enquêteur considère en conséquence que le projet est équilibré.

8.4 Cohérence du projet

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

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

repose sur des données objectives à savoir :
-Depuis plusieurs années, ce trafic stagne ou tend à légèrement diminuer (comptages).
-Soit il se reporte sur d'autres axes en fonction de la destination du déplacement : A6A, A6B, A86.
Le maillage du réseau facilite ces transferts soit par changement modal, la ligne du RER B qui dessert 3 gares sur le tronçon de la RD 920 attire des voyageurs.
La modernisation de cette ligne devrait offrir un service nettement amélioré dans les dix prochaines années.
Cette diminution attendue permet de calibrer la voie et les carrefours de manière optimale, même si une simulation du trafic montre un léger report sur le réseau secondaire parallèle à la RD 920.

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

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

Le Commissaire Enquêteur considère en conséquence que le projet de requalification de la RD 920 est cohérent avec les objectifs annoncés.

8.5 Conclusions du Commissaire Enquêteur

Au terme de cette enquête qui aura duré 33 jours et après avoir analysé l'ensemble des avantages et inconvénients du projet de requalification de la RD 920 le Commissaire Enquêteur considère que :

Le tome 1 du dossier qui présente le plan général des travaux, les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ainsi que l'appréciation sommaire des dépenses décrit clairement et traduit les principes de l'aménagement en justifiant tous les choix.

Le tome 2 du dossier constitue l'étude d'impact qui représente une somme

d'éléments qui permettent d'expliciter les choix précités en grande partie toutefois, les remarques de l'autorité environnementale devront être prises en compte pour compléter ce document.

Le tome 3 du dossier constitue l'évaluation économique et sociale conformément à la LOTI, on peut regretter cependant que cette évaluation est incomplète sur la totalité de la zone de référence, l'absence, le recueil de données exhaustives rend l'exercice difficile à réaliser.

De même que le calcul de la rentabilité de l'opération envisagée est rendu impossible par l'absence d'un outil d'estimation adéquat.

Le Commissaire Enquêteur conclut que le projet de requalification de la RD 920 est un projet réaliste, cohérent et équilibré et qu'il lui semble qu'il satisfait globalement aux objectifs annoncés.

8.6 Avis du Commissaire Enquêteur

Après une présentation du projet de requalification du projet de la RD 920 effectuée par les représentants du Pôle Aménagement du Territoire du département des Hauts de Seine ;
Après avoir réalisé une étude attentive et approfondie du dossier précité suivi de :
Réunions avec les représentants du dit Pôle pour mieux appréhender les enjeux du projet et éclaircir certains aspects du projet.

Après plusieurs visites sur le terrain du Commissaire Enquêteur pour mieux comprendre les objectifs poursuivis par le projet.

Après avoir reçu dans les quatre mairies au cours de 6 permanences de 3 heures, un grand nombre d'habitants des communes traversées mais aussi d'autres lieux de résidence venus consulter les dossiers et pour certains d'entre eux déposer des documents ou inscrire leurs observations.

Mais aussi d'organiser des entretiens téléphoniques avec les personnes qui s'étaient présentées à la permanence du 24 juin 2010 à Bourg-la-Reine, permanence qui n'a pas pu être assurée par le Commissaire Enquêteur, jour de grève dans les transports.

Après avoir tout au long de l'enquête, demandé des précisions ou renseignements complémentaires au maître d'ouvrage et reçu en retour ses éléments de réponse.

8.6.1 Sur la forme et la procédure de l'enquête

Considérant que les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage dans les mairies et sur les panneaux administratifs des quatre communes concernées.
Considérant que cet affichage a été maintenu et vérifié tout au long de l'enquête,
Considérant aussi que l'information du public a été complétée par divers moyens allant au-delà des obligations réglementaires,
Considérant que le dossier complet sur le projet mis à l'enquête, l'était dans de bonnes conditions de consultation et que sa composition tout comme son contenu était conforme aux textes en vigueur,
Considérant que les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions d'organisations et que les publics parfois nombreux ont pu néanmoins consulter le dossier et écrire dans les registres de façon satisfaisante.

Sur le fond de l'enquête :
Considérant les 271 annotations dont plusieurs dossiers de propositions, et plusieurs pétitions, portées dans les cinq registres.
Considérant qu'il émane de ces observations et propositions un point de vue plutôt favorable à ce projet dans son ensemble,
Considérant cependant que certaines remarques reflètent des interrogations sans pour autant remettre en cause le projet sauf bien entendu à donner satisfaction à tous les modes de déplacements ce qui est en l'espèce impossible.

Considérant les enjeux du projet :

La population qui habite la zone rapprochée s'élève à 270 502 personnes en 2006 en croissance de 6,5 % par rapport à 1982.
Le parc de logements correspondant s'élève à 124 909 unités soit par rapport à 1999 une croissance de 6,5 %.
Le nombre des actifs de la même zone s'élève à 135 859 personnes dont 40 % résident à Massy et Antony en 2006 ;

Les nombre d'emplois présents dans la zone rapprochée s'élève à 116 115 et dans la zone de référence (26 communes) à 377 068 pour l'année 2006.
Considérant que les actifs de la zone de référence travaillent essentiellement dans les Hauts de Seine et sur Paris à raison respectivement de 34 et 30 %.
Environ 40 % des actifs de la zone de référence n'utilisent que leur voiture pour se rendre au lieu de travail et 37 % n'utilisent que les transports en commun.
104 869 voyageurs/jour entrent dans la zone de référence et 56 % n'utilisent que la voiture particulière, et 32 % les transports en commun (migrations alternantes)

Comparativement aux autres routes départementales la RD 920 supporte un trafic plus important entre 21 766 et 42 438 véhicules/jour. Elle joue un rôle central dans les déplacements de la zone de référence ; Au plan du trafic elle est placée en 4^{e} position après A6a, A6b et A86.

Au plan des bus la zone d'étude est irriguée par plus d'une vingtaine de lignes dont 14 desservent les gares RER de la Croix de Berny, d'Antony et de Bourg la Reine.

Au plan du réseau ferré : A proximité de la RD920 on trouve les lignes suivantes : RER B, RER C, la ligne Orly Val, la ligne TGV de Massy-Palaiseau, le prolongement du métro n°4 à Montrouge (mi 2012) puis à Bagneux.

Les déplacements pour le motif domicile travail représentent l'essentiel des déplacements, la relation entre les taux d'activité et les taux d'emploi des 2 zones considérées expliquent la génération des déplacements hors des zones, comme cela est le cas des autres zones proches qui expliquent les entrants dans la zone.

D'où la nécessité de conserver un axe routier radial en réseau avec d'autres axes de manière à permettre les déplacements dont la majorité se font en automobiles tout en favorisant le développement des autres modes de déplacements notamment les transports en commun.

C'est pourquoi le projet, examiné par thèmes et après analyse des observations du public montre que : La crainte que le projet réduisant l'emprise de la circulation automobile y compris en ne créant pas de couloirs propre aux autobus mais en régulant leur trafic, ralentisse la circulation et reporte sur les voies secondaires un trafic significatif, n'est pas fondé, à moyen terme le réseau de transports en commun se sera transformé et les opérations d'aménagement dans le secteur offriront des emplois locaux notamment féminins.
D'ailleurs ces réseaux secondaires disposeront d'un statut qui rendra leur emprunt rédhibitoire (zone 30).

Le partage de l'emprise du domaine public qui varie de 16 m à 30 m environ doit permettre au plan de l'aménagement d'assurer son usage de manière en fonction des trafics à permettre à assurer leur continuité et leur sécurité, ce que permet le projet

Au plan de de la circulation et des réseaux des choix s'imposent, l'hyper centre d'Antony se caractérise par une fonction commerciale qui constitue un lieu privilégié de la vie locale ; il se doit d'être accessible, le maintien de places de surface pour le stationnement demeure encore une exigence pour maintenir cette animation.

Les bus dont l'exploitation des lignes relèvent de la RATP pourront s'insérer dans la circulation générale car ils disposeront d'une prise en charge leur permettant d'avoir priorité aux feux tricolores, seul le secteur de la Gare de Bourg-la-Reine, rue de Fontenay sera aménagé en site propre car il y passe 35 bus à l'heure de pointe du matin.
La question de la réduction du trottoir au droit du lotissement du parc de Sceaux ne pourra se justifier que si la preuve est apportée que sa fréquentation reste très locale

Au plan des circulations douces, les pistes cyclables devront en totalité présenter toute la sécurité qui en détermine en grande partie l'usage et l'attractivité et notamment dans la conception et la réalisation des intersections.

Le piétons bénéficieront d'un surplus de confort tant au plan de la largeur des trottoirs que de la qualité des revêtements. Les traversées feront l'objet d'un traitement particulier tant au plan de la sécurité que de la prise en compte des personnes handicapées.

Au plan de l'environnement, l'effort de verdissement que ce projet présente nécessitera de la part du paysagiste d'une attention particulière dans la conception des espaces que dans le choix des végétaux, en particulier dans le choix des essences des arbres.

Au plan de l'échéancier des phases opérationnelles le maître d'ouvrage communiquera en direction des riverains et des utilisateurs de la RD920 l'organisation des travaux et les échéanciers des différentes tranches.

Le Commissaire Enquêteur émet un avis favorable assorti de considérations et de recommandations sur chacun des thèmes qui reflètent l'ensemble du projet.

-**Améliorer** la conception de la desserte du Conservatoire de Musique d'Antony,

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

-**Porter** une attention particulière à toutes les observations du public quant aux différents aspects de la sécurité notamment ceux relatifs aux piétons, en particulier en limitant la réduction de la largeur du trottoir le long du lotissement du parc de Seaux.

-La proposition d'une personne quant à la réalisation de galeries pour les réseaux devrait faire l'objet d'une étude approfondie car il est toujours

désagréable pour le public de constater l'ouverture de tranchées sur des revêtements récents.

-La question de l'amélioration de l'exploitation du dispositif de transports en commun au droit de la gare de Bourg-la-Reine est conditionnée par la mise à disposition du patrimoine immobilier et foncier de la RATP situé à proximité de cette gare. Le STIF et la commune de Bourg-la-Reine, instances de décision, pourraient s'inscrire dans l'échéancier de réalisation de la RD920 pour améliorer significativement les transports en commun dans ce secteur de ville.

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

-La LOTI impose que dans un délai de 3 à 5 ans après la mise en service de la RD 920 une évaluation de tous les aspects du projet qui auront induit de nouvelles fonctionnalités urbaines. Il paraît souhaitable de mettre à l'étude dès maintenant les outils qui permettront de suivre dès la mise en service de la RD 920 et de mesurer ces nouvelles fonctionnalités et leur incidence sur l'environnement de manière à apporter le cas échéant les rectificatifs souhaitables.

Levallois-Perret le 6 septembre 2010

Gerald Gawsewitch
Commissaire Enquêteur

MONOPRIX