

DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

COMMISSION PERMANENTE

DÉLIBÉRATION N°2 - VALIDATION DU BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LES COMMUNES DU DÉPARTEMENT ET LANCEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

REUNION DU 15 AVRIL 2019

DELIBERATION N° 2

La Commission permanente,

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L. 3211-1 et L. 3321-1,

Vu le code de la voirie routière et notamment son article L. 131-2,

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2, L. 103-3, L. 103-4 et L. 103-6,

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants,

Vu le code de la commande publique et notamment son article L. 2422-12,

Vu la délibération du Conseil départemental en date du 2 avril 2015 faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil départemental n° 15.4, relative aux délégations d'attribution à la Commission permanente,

Vu la délibération du 19 décembre 2008 faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil général n° 08.269 autorisant l'élargissement de la concertation préalable aux communes de Cachan et d'Arcueil dans le département du Val-de-Marne,

Vu la délibération du Conseil général en date du 19 juin 2009 faisant suite au rapport de M. le Président du Conseil général n° 09.179 du 5 juin 2009, relative à l'aménagement de la RD 920 entre l'avenue Léon Jouhaux à Antony et la place de la Résistance à Bourg-la-Reine,

Vu l'arrêté du Président du Conseil départemental du Val de Marne en date du 26 mars 2018 relatif aux objectifs communs poursuivis et aux modalités de la concertation préalable concernant le projet de réaménagement de la RD 920 Nord,

Vu l'arrêté du Président du Conseil départemental des Hauts-de-Seine en date du 15 mars 2018 relatif aux objectifs communs poursuivis et aux modalités de la concertation préalable concernant le projet de réaménagement de la RD 920 Nord,

Vu la décision du Préfet de Région n° Driee-Sddte-2018-268 en date du 9 janvier 2019 portant obligation de réaliser une évaluation environnementale,

Vu le rapport de M. le Président du Conseil Départemental n° 19.134 CP,

M. Jean-Didier Berger, rapporteur, entendu,

DELIBERE

ARTICLE 1 : Est arrêté le bilan de la concertation préalable concernant le projet de réaménagement de la RD 920 sur le territoire des communes de Bourg-la-Reine, Bagneux et Montrouge, tel qu'annexé à la présente délibération.

ARTICLE 2 : M. le Président du Conseil départemental est autorisé à engager une procédure d'évaluation environnementale unique et à demander l'ouverture de l'enquête publique avant travaux en application de la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage conclue entre le Département du Val-de-Marne et le Département des Hauts-de-Seine.

ARTICLE 3 : Les dépenses relatives à cette opération seront imputées sur les crédits inscrits au budget départemental de l'opération RD 920 section Nord (article 90621, nature comptable 23151, code opération grand angle 2008P027O003).

ARTICLE 4 : Les recettes correspondantes seront imputées sur le budget départemental de l'opération RD 920 section Nord (article 90621, nature comptable 1323, code grand angle 2008P027O003).

*Certifié exécutoire compte tenu de l'affichage le
19 avril 2019 à l'Hôtel du Département et de la
réception en préfecture le 18 avril 2019*

Identifiant de l'acte :

092-229200506-20190415-60476-DE-1-1

Le Président du Conseil départemental

Signé

Patrick Devedjian

«La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Cergy-Pontoise- 2-4, boulevard de l'Hautil, BP 3032- 95027 Cergy-Pontoise cedex – dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. »

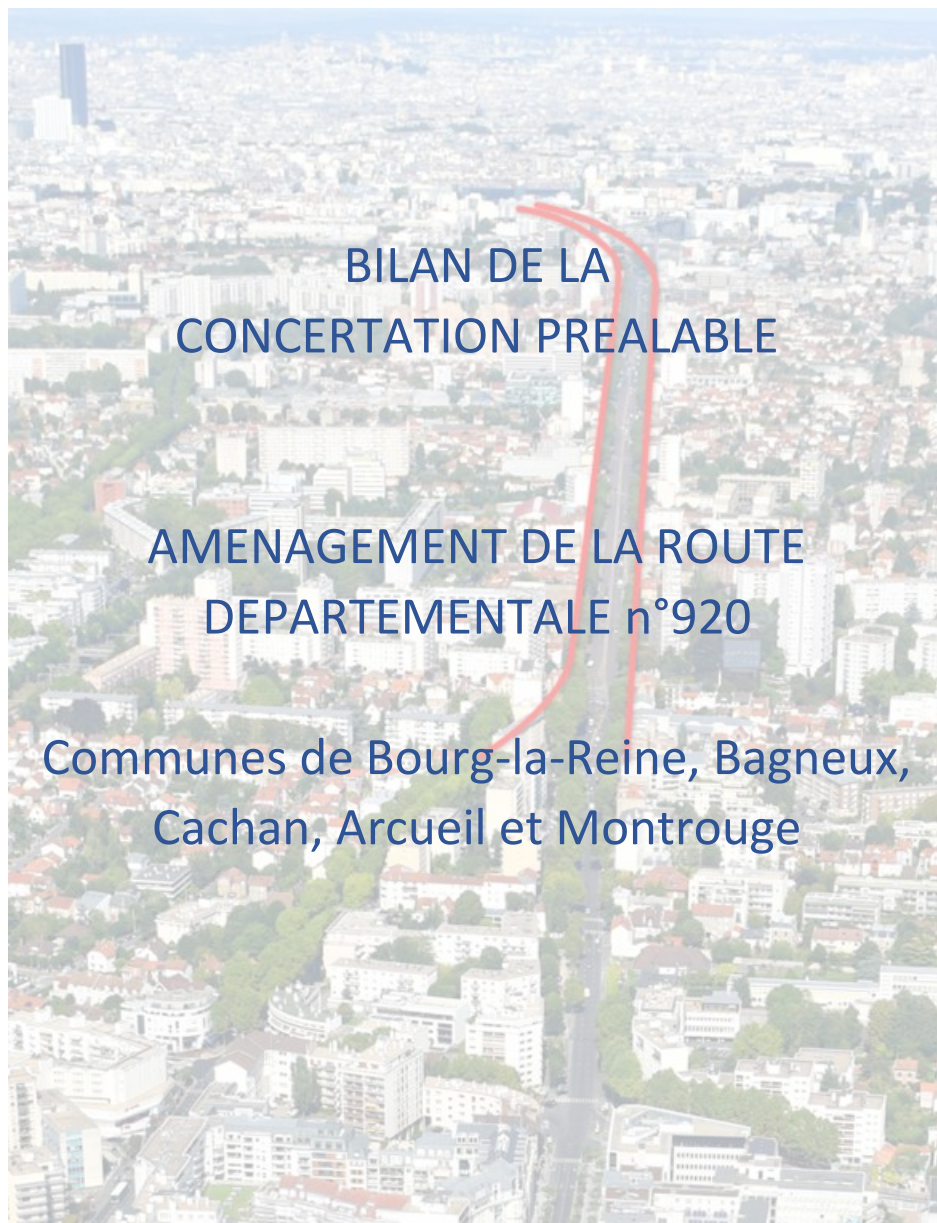


Table des matières

1.	LE CONTEXTE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD920	3
1.1.	Le contexte réglementaire	3
1.2.	Les acteurs institutionnels.....	4
1.3.	Les objectifs poursuivis les deux départements.....	4
1.4.	Les caractéristiques principales du projet.....	5
1.5.	Le calendrier prévisionnel	5
2.	LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE	5
3.	LES DISPOSITIFS D'INFORMATION SUR LA CONCERTATION ET SUR LE PROJET.....	6
3.1.	Les différents moyens déployés par les départements	6
3.2.	Des moyens complétés par les communes	7
3.3.	Les dispositifs de rencontre avec le public.....	7
4.	LES MODALITES DE PARTICIPATION DU PUBLIC.....	8
4.1.	L'adresse courriel de la Direction des Mobilités (département des Hauts-de-Seine)	8
4.2.	Des registres	8
4.3.	Des réunions publiques	8
5.	LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE	9
5.1.	La participation en chiffres.....	9
5.2.	La synthèse des contributions.....	10
	Thème 1 : Les déplacements motorisés	11
	Thème 2 : Les mobilités actives (les vélos / les piétons)	18
	Thème 3 : Le développement durable (économie / social / environnement)	24
	Autres thèmes : Le financement et le calendrier	29
6.	CONCLUSION	31

Le présent bilan reprend le déroulement de la concertation et les principaux éléments qui en ressortent ainsi que les points qui apparaissaient important à approfondir pour la suite de la démarche d'élaboration du projet.

1. LE CONTEXTE DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD920

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

- La section sud de la RD 920, estimée à 77 M€, (entre le carrefour de l'avenue Léon Jouhaux à Antony et la place de la Résistance Charles de Gaulle à Bourg-la-Reine) s'étend sur un linéaire de 5,7 km où sont concernées les communes de Massy, Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine. L'enquête publique liée à ce projet a eu lieu du 5 mai au 26 juin 2010.
- La section nord de la RD 920, estimée à 63 M€, (de la place de la résistance Charles de Gaulles à Bourg-la Reine au boulevard Romain Rolland à Paris qui est une voie limitrophe de Montrouge) s'étend sur un linéaire de 3,8 km et traverse cinq communes : Bourg-la-Reine, Cachan, Bagneux, Arcueil et Montrouge.



Figure 1 : Localisation du linéaire du projet section nord

Ainsi, cet aménagement de la section nord de la RD 920, de la place de la Résistance Charles-de-Gaulle à Bourg-la-Reine jusqu'au boulevard Romain Rolland à Paris viendra compléter - dans une optique de continuité et de cohérence - celui déjà réalisé sur la section sud entre 2011 et 2019 à Antony, Sceaux et Bourg-la-Reine.

1.1. Le contexte réglementaire

Pour répondre à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme, la tenue d'une concertation préalable s'impose à tout projet ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement au titre de l'article L122-1 du code de l'environnement.

Pour cette raison, Les deux départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont souhaité organiser une concertation préalable relative à **l'aménagement de la section nord de la RD 920, de la place de la Résistance Charles-de-Gaulle à Bourg-la-Reine jusqu'au boulevard Romain-Rolland à Paris** de la route départementale n°920.

1.2. Les acteurs institutionnels

Les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, propriétaires de la RD 920 et gestionnaires de leur domaine public routier portent conjointement le projet.

Compte tenu de l'importance de piloter sans discontinuité géographique un tel aménagement, il était important de désigner un interlocuteur privilégié pouvant être identifié clairement par les différents acteurs.

Au regard des limites départementales et de la localisation du périmètre de l'opération (deux tiers sur le territoire des Hauts-de-Seine et un tiers sur le territoire du Val-de-Marne), il a été convenu que le conseil départemental des Hauts-de-Seine assure la maîtrise d'ouvrage unique de la phase de conception du projet. Le département du Val-de-Marne assure le cofinancement du projet et s'inscrit dans une démarche partenariale dans les modalités de pilotage du projet.

Ainsi, le département des Hauts-de-Seine a préalablement préparé la concertation en liaison avec chaque commune des territoires concernés, à savoir Bourg-la-Reine, Bagneux, Cachan, Arcueil et Montrouge, ainsi qu'avec le département du Val-de-Marne.

Ces principaux partenaires du projet ont été associés dès les premières études. Ces prises de contact préalables ont permis de mieux comprendre les enjeux du projet et de vérifier que le dispositif de concertation envisagé par les deux départements permettait de bien les appréhender et de recueillir l'avis et les propositions des citoyens.

D'autres acteurs institutionnels sont identifiés pour mener à bien les études du projet. Ils ont été également consultés comme la ville de Paris, qui est propriétaire des ouvrages d'infrastructures du boulevard périphérique et du domaine public routier de la Porte d'Orléans ou bien comme Île-de-France Mobilités  (autorité organisatrice des transports en commun en Île-de-France) sur les sujets du réseau bus, du prolongement de la ligne 4 du métro ou la future ligne 15 sud du Grand Paris Express.

1.3. Les objectifs poursuivis les deux départements

Afin de résoudre les nombreux dysfonctionnements observés sur cette voie (surdimensionnement de la chaussée, coupure urbaine, stationnement illicite de véhicule sur les voies bus, absence quasi-totale d'itinéraires cyclables sécurisés, difficultés de cheminements pour les piétons, accidentologie prononcée au niveau de certains carrefours, ...), les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, en accord avec les différentes communes concernées, ont pour ambition de réaménager globalement l'ensemble de cette section par :

- un **meilleur partage des espaces** : donner une place à tous les usagers (piétons, cyclistes, automobilistes et bus) en adaptant l'infrastructure routière avec une vie locale dynamique,
- des **déplacements rendus plus sûrs** : améliorer la circulation en repensant les aménagements aux carrefours, et rendre plus confortables les traversées piétonnes,
- un **environnement revalorisé** : développer un véritable projet d'aménagement paysager agréable avec de nouveaux alignements d'arbres.

1.4. Les caractéristiques principales du projet

Les aménagements proposés sur la section nord s'inscrivent ainsi dans la continuité de ceux déjà réalisés sur la section sud. D'une manière générale, le projet consiste notamment à aménager :

- deux files de circulation par sens (voire 3 files si cela est nécessaire), une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens de circulation, des cheminements piétons confortables et accessibles à tous et l'intégration d'une voie bus aux endroits le nécessitant ;
- des traversées piétonnes plus nombreuses, plus courtes, accessibles à tous et protégées, des carrefours à feux avec la mise en place d'une signalisation connectée au Système Informatisé de Télésurveillance Et de Régulation (SITER) garantissant la fluidité et la sécurité du trafic ;
- une continuité paysagère qualitative avec des trottoirs végétalisés, un terre-plein central accueillent des bandes plantées entre Bourg-la-Reine et Arcueil et des doubles alignements d'arbres le long des contre-allées.

1.5. Le calendrier prévisionnel

Le calendrier du projet présenté à la concertation est le suivant :

- Approbation de l'étude de faisabilité par le comité de pilotage : 20 décembre 2017
- Concertation préalable : du 26 mars au 11 mai 2018
- Etudes complémentaires : courant 2019
- Enquête publique : 1^{er} semestre 2020
- Déclaration de projet : 2^e semestre 2020
- Etudes de conception détaillée : 2019-20
- Dévoiements de réseaux souterrains : 2020-21
- Passation des marchés publics : 2021
- Travaux d'aménagement : fin 2021-24

2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable a pour vocation de présenter au public le projet en cours de réflexion, de recueillir les avis des usagers et de toute personne concernée, afin de se prononcer sur la suite à donner.

Par l'arrêté du 15 mars 2018 et par l'arrêté du 26 mars 2018 (en annexe I), les Présidents des conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont décidé de lancer respectivement la concertation préalable, qui s'est déroulée du 26 mars au 11 mai 2018, dans les communes de Bourg-la-Reine, Bagneux, Cachan, Arcueil et Montrouge.

Ainsi, l'information et l'échange avec le public ont été assurés durant toute la phase de concertation sur le projet par : un site web, des dépliants, des expositions permanentes, des panneaux d'affichage le long de la RD 920, des registres de concertation, des courriels, des courriers et des réunions publiques avec les collectivités concernées.

3. LES DISPOSITIFS D'INFORMATION SUR LA CONCERTATION ET SUR LE PROJET

3.1. Les différents moyens déployés par les départements

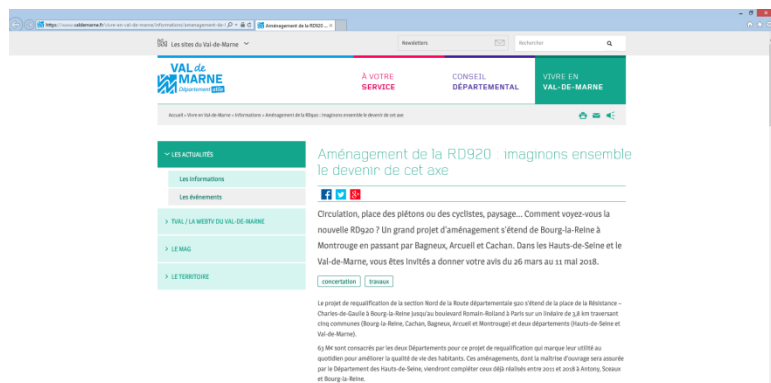


Figure 2 : Page web du département du Val-de-Marne

Les Départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont ouvert une **page web dédiée** au projet d'aménagement sur leur site web respectifs : <http://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/voirie/rd-920-nord> qui inclut en version numérique les panneaux des expositions publiques, les dépliants et affiches (cf. ci-après) et <http://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne/informations/amenagement-de-la-rd920-imaginons-ensemble-le-devenir-de-cet-axe>

Par un **communiqué de presse** paru dans le Parisien du 22 mars 2018, le Département des Hauts-de-Seine a averti sur l'ouverture et les modalités de la concertation préalable.



Figure 3 : Dépliant de la concertation préalable de la RD920 section nord

Ce périmètre a été élargi au cours de la concertation sur les communes d'Arcueil et de Cachan avec **20 000 dépliants supplémentaires** pour tenir compte d'un modificatif sur le lieu de la réunion publique d'Arcueil.

Près de **15 000 dépliants** présentant succinctement le projet et les modalités de la concertation ont été distribués dans les boîtes aux lettres sur un périmètre d'environ 500 m de part et d'autre de l'axe de la voie (ci-joint en annexe II).

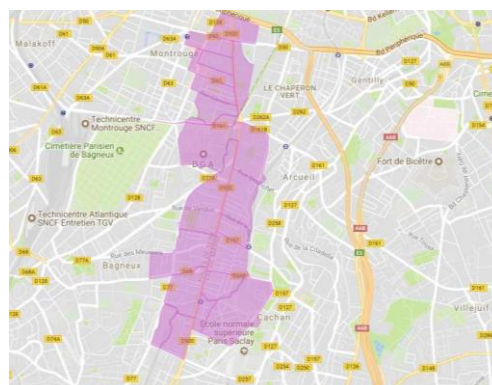


Figure 4 : Périmètre de diffusion du 1^{er} boitage à 15 000 exemplaires du dépliant modificatif

Le département du Val-de-Marne a également réalisé la pose d'*Aquilux* (affiche de grande dimension) sur le domaine public le long de la voie.

Enfin, une exposition publique en partenariat avec chaque commune comportant neuf panneaux d'exposition (ci-joints en annexe III) a présenté l'ensemble du projet durant les heures habituelles d'ouvertures du public :

- A la mairie du Bourg la Reine, 6 boulevard Carnot
- Au centre administratif de Montrouge, 4 rue Edmond Champeaud
- A la maison des projets de Bagneux, 28 avenue Henri Barbusse
- A la mairie d'Arcueil, 10 avenue Paul Doumer
- A la mairie de Cachan, square de la Libération



Figure 5 : Exposition publique dans le hall de l'hôtel de Ville de Cachan

Des dépliants d'information en libre-service étaient également disponibles sur chaque lieu d'exposition.

3.2. Des moyens complétés par les communes

Ajoutons que les cinq villes ont fait une large publicité informant de la tenue de la concertation et des réunions publiques au travers de leurs moyens propres d'information et de communication : sites web, campagne d'affichage (exemplaire en annexe IV) dans les bâtiments communaux.

Parallèlement, les cinq communes ont publié dans leur magazine mensuel respectif un article informant des modalités de la concertation préalable.



Figure 6 : Exemple d'un encart dans le journal municipal de Montrouge du mois de mars 2018

3.3. Les dispositifs de rencontre avec le public

Cinq permanences ont été organisées afin d'informer et d'échanger avec le public sur le projet :

- Jeudi 29 mars 2018 après-midi à la mairie du Bourg-la-Reine
- Jeudi 05 avril 2018 après-midi au centre administratif de Montrouge
- Vendredi 06 avril 2018 après-midi à la maison des projets de Bagneux
- Mercredi 02 mai 2018 après-midi à la mairie d'Arcueil
- Jeudi 03 mai 2018 après-midi à la mairie de Cachan

Cinq réunions publiques ont été également organisées afin d'informer le public sur le projet (ci-joint les supports de présentation (en annexe V) :

- Mardi 10 avril 2018 à l'espace des Colonnes de Bourg-la-Reine
- Mercredi 11 avril 2018 à la salle Lucienne et André Blin du Beffroi à Montrouge
- Jeudi 12 avril 2018 à la salle des fêtes Léo Ferré de Bagneux
- Mercredi 02 mai 2018 à l'école Aimé Césaire d'Arcueil
- Jeudi 03 mai 2018 au salon d'honneur de la mairie de Cachan

4. LES MODALITES DE PARTICIPATION DU PUBLIC

4.1. L'adresse courriel de la Direction des Mobilités (département des Hauts-de-Seine)

Le Département des Hauts-de-Seine a mis à disposition l'adresse mail de la direction des mobilités (mobilites.cd92@hauts-de-seine.fr) pour que les participants puissent apporter leur contribution par voie électronique.

4.2. Des registres

Un registre a été mis à disposition sur chaque lieu d'exposition afin que le public puisse s'exprimer au titre de la concertation.

4.3. Des réunions publiques

Cinq réunions publiques ont été organisées selon le calendrier ci-avant. Des feuillets libres dénommés « fiches d'expression », récupérés en fin de séance, ont été mis à disposition des participants pour qu'ils apportent leur contribution écrite s'ils n'ont pas pu le faire oralement.



Figure 8 : Prise de parole lors de la réunion publique salle Blin au Beffroi de Montrouge



Figure 7 : Fiche d'expression remplie lors de la réunion publique salle Léo Ferré à Bagneux

5. LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

Le bilan de la concertation préalable expose a minima :

- une restitution quantitative des avis exprimés, notamment sur la base de statistiques ;
- une synthèse de la teneur de ces avis regroupés autour de thématiques communes et les réponses apportées par le maître d'ouvrage ;
- les suites données par ce dernier à la concertation.

5.1. La participation en chiffres

209 contributions ont été apportées via la boîte courriel du Département des Hauts-de-Seine. A noter que 8 autres contributions ont été reçues au-delà de la fin de la concertation. Parmi ces contributions, certaines ont été reçues également par courriers à l'attention du Président du Département des Hauts-de-Seine.

Ont été relevées 9 contributions sur le registre de Bourg-la-Reine, 2 contributions sur le registres de Bagneux, 1 contribution sur le registre d'Arcueil, 1 contribution sur le registre de Cachan et 19 contributions sur le registre de Montrouge, soit un total de 32 contributions.

Enfin, cinq réunions publiques ont permis d'associer près de 310 personnes : plus d'une 100aine à Montrouge, un peu plus de 70 à Cachan et près d'une 40aine à Bourg-la-Reine, Bagneux et Arcueil. Chacune des cinq réunions a fait l'objet de près de 20 interventions du public. Les participants ont également apporté, par écrit via des fiches d'expression, 21 contributions au total.

Parmi les contributions apportées, de nombreuses associations locales ou régionales ont pris part à cette concertation en utilisant tous les moyens d'expression : Antony à vélo, Mieux se déplacer à Bicyclette, Far à Vélo, Fontenay-aux-Roses au vélo, Fédération pour les Circulations Douces en Essonne, Association d'usagers des transports ADTC, Association des usagers des transports FNAUT Île-de-France, France environnement Île-de-France, Association de défense de l'environnement de Bourg-la-Reine Nord, Association syndicale libre Villa Moderne, Dessinons Notre Ville, Rue de l'Avenir, Mieux Vivre à Cachan, Association du quartier Bellevue, Association des riverains de la ligne 15 sud, Animation du quartier ouest-nord. Les différentes associations cyclistes se sont regroupées en collectif pour promouvoir des propositions communes d'amélioration sur les déplacements à vélo.

La RATP a également participé aux échanges en apportant des recommandations écrites.

La participation orale a été intégrée au même titre que les contributions écrites dans les statistiques ci-dessous, ainsi toutes les contributions font partie intégrante de la synthèse quantitative ci-après :

Nature de la contribution	écrite	orale
courriel	209	
registre	32	
fiche d'expression/réunion publique	21	97
TOTAL	262	97

Au total, la concertation a permis de recueillir **359** contributions.

Les riverains, habitants ou associations, qui ont contribué à cette concertation, ont abordé des sujets très variés, couvrant l'ensemble des enjeux de la requalification de la RD 920. Il est à noter que les contributions portaient le plus souvent sur plusieurs thèmes. Ainsi, les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après.

Thème abordé	Nombre de contributions
Les vélos	195
Les déplacements motorisés	122
Les transports en commun	97
Les piétons	89
La vie locale (dont le stationnement)	73
Les nuisances	38
L'environnement et les arbres	26
Le calendrier et le financement	13
TOTAL	653

La question spécifique de la circulation des vélos a donné lieu à de très nombreuses remarques de la part des associations, de même que l'organisation des déplacements dont les transports en commun.

Parmi les contributions écrites, une majorité est favorable à un réaménagement et approuve les objectifs poursuivis, ainsi que les propositions des deux départements pour mettre en œuvre la requalification de la RD 920. Les avis favorables ont trait au meilleur partage de la voirie entre les usagers, à l'amélioration de la sécurité et à la qualité esthétique du projet.

Néanmoins, 140 interventions écrites ou orales sont plus réservées voire négative. Elles déplorent le plus souvent la trop grande place laissée à la voiture, le manque d'ambition des aménagements cyclables projetés ou la moindre prise en compte des bus.

D'autres contributions écrites portant sur les arbres, les nuisances (pollution air, bruit), le calendrier ou le périmètre comportent le plus souvent des réserves sur certains aspects ainsi que des interrogations et des suggestions.

5.2. La synthèse des contributions

Afin de répondre aux différents sujets abordés, les contributions équivalentes tant écrites qu'orales, ont été synthétisées dans un premier temps en faisant ressortir les réserves, suggestions et réclamations. Dans un second temps, les contributions ont été regroupées suivant trois (3) principaux thèmes identifiés pour faciliter l'analyse et la présentation des avis :

- les déplacements motorisés (véhicule / transport en commun)
- les mobilités actives (vélo / piéton)
- le développement durable (économie / social / environnement)

auxquels viennent s'ajouter deux sujets isolés tel que le périmètre ou le financement du projet.

Une réponse est fournie à chacune d'elles en indiquant, le cas échéant, les éléments retenus pour la suite du projet. La synthèse des contributions figure dans les pages qui suivent.

Thème 1 : Les déplacements motorisés

- Le projet donne trop de place à l'automobile. Il est à contre-courant des tendances actuelles.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La politique de déplacement des départements est d'assurer un partage modal de la voirie avec une mixité fonctionnelle. Le projet suit cette orientation, avec l'aménagement d'une piste cyclable ainsi que de trottoirs confortables. L'espace de la voiture est réduit en passant de trois files à deux files sur le grand linéaire du projet au profit des modes actifs.

- Il faut faire en sorte que les gens prennent le moins possible leur voiture.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La RD 920 est inscrite par arrêté préfectoral comme route à grande circulation. A ce titre, comme indiqué dans l'article 22 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, elle permet d'assurer « la continuité des itinéraires principaux et, notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifie, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».

La circulation de transit est particulièrement importante sur le périmètre du projet, ce que confirment les derniers comptages directionnels effectués par le département des Hauts-de-Seine en 2017 sur le secteur de Montrouge. Dans le cadre de sa politique d'aménagement de son réseau routier, le département des Hauts-de-Seine aménage les routes départementales en veillant notamment à garantir leur fonction circulatoire tout en garantissant la bonne intégration dans les tissus urbains locaux.

C'est l'objet de ce projet. Des aménagements prenant en compte les vélos et les bus sont prévus pour proposer une offre de transport alternative.

- L'aménagement va entraîner une augmentation du trafic (par conséquence, de la pollution et des nuisances associées).

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'enquête générale de transports, réalisée par la région Île-de-France en 2010 fait état d'une diminution de la part relative de l'automobile dans les déplacements en petite couronne. Le projet n'est évidemment pas de nature à remettre en cause cette tendance et n'a pas vocation à entraîner une augmentation du trafic. Le projet est entouré de transports lourds (RER B, métro 4 et nouvelle station, futur métro 15) et la circulation automobile a vocation à devenir une circulation apaisée et fluide.

L'aménagement palliera en partie les nuisances que génèrent les poids lourds. En effet, du stationnement longitudinal ainsi que des espaces verts se situeront entre la route et les trottoirs qui auront une largeur confortable, créant ainsi des conditions de cheminement plus agréables pour les modes actifs. Les intersections seront équipées de feux et de traversées munies d'îlots refuges. La mise en œuvre d'enrobés phoniques contribuera également à une réduction notable du bruit routier.

- Le passage à deux files dans chaque sens de circulation ne va-t-il pas contraindre la fluidité des déplacements sur cet axe ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

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). Cette plus grande efficacité pourra être atteinte par la cohérence et la lisibilité des aménagements et l'adaptation des carrefours au contexte urbain.



En outre, les carrefours compliqués seront étudiés en détail pour assurer un bon fonctionnement. Ainsi, des voies d'affectation de tourne-à-gauche ou tourne-à-droite pourront être créées.

Par ailleurs, la RD 920 sera reliée au système informatisé de télésurveillance et de régulation du trafic (SITER) ce qui permettra d'optimiser la fluidité du trafic.

Figure 9 : carrefour à l'angle de l'avenue Victor Hugo à Bagneux - gestion des mouvements tournants significatifs favorisant le bon fonctionnement de la RD 920

- L'approche de la Porte d'Orléans est très congestionnée, que prévoyez-vous pour améliorer la circulation ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Sur l'ensemble du linéaire de la RD 920, la « fluidité apaisée » sera assurée par une conception très rigoureuse des espaces publics et une optimisation du fonctionnement des carrefours à feux grâce au système intelligent de télésurveillance et de régulation du trafic (SITER).

Cependant, le carrefour RD 920 x boulevard Romain Rolland est géré par la ville de Paris. Il interagit avec ceux situés en aval qui doivent gérer les priorités de la jonction de la sortie de l'autoroute A6, des bretelles du boulevard périphérique et du tramway T3a. Le réaménagement de ce carrefour ou des autres situés porte d'Orléans demande la réalisation d'études spécifiques sur le territoire parisien et ne font pas partie du périmètre du projet. Il est vrai que l'encombrement de la Porte d'Orléans remonte sur la RD 920. La ville de Paris a engagé une réflexion sur le réaménagement de la Porte d'Orléans.

- La mise en place de nouveaux carrefours à feux (par exemple rue d'Etienne d'Orves à Montrouge) à l'intersection de voies communales risque de créer plus de bouchons.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le temps de vert nécessaire pour l'insertion des véhicules en provenance des rues adjacentes restera faible en raison du trafic marginal par rapport à celui de la RD 920. Cela n'aura que très peu d'impact sur les conditions de circulation de l'axe principal. De plus, le temps de dégagement piéton pour la

[illegible]

- La synchronisation des feux devra faire l'objet d'une attention particulière car il faut une gestion des feux efficaces qui ne stoppe pas les usagers sans raison.

Une synchronisation des feux est prévue dans le cadre du projet pour permettre de préserver le gain circulatorio de l'aménagement à deux files par sens. Ce dispositif permettra également de mieux limiter les vitesses pratiquées sur la route départementale.

Page 13 sur 32

caméras SITER) en complément de la structuration géométrique du réseau favorisant la circulation régulière (sans arrêt-démarrage intempestifs, accélérations, etc)

- Quelles solutions apportées face aux nombreux accidents sur cet axe ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette disposition de réaménagement en boulevard urbain de la RD 920 améliore l'organisation de l'espace le long des bâtiments rend ainsi possible la circulation des piétons et des cyclistes, l'embellissement du site avec des plantations d'arbres et le développement d'une vie locale avec le stationnement des véhicules. Elle permettra de sécuriser les déplacements avec des voies de circulation plus lisibles (nouvelles traversées, terre-plein central végétalisé ou non, réaménagement des carrefours, aménagements paysagers structurants, ...). Le choix d'une circulation sur deux voies calibrée de manière étroite devrait faciliter la modération de la vitesse.

- Les contre-allées apaisées sont des raccourcis pour les chauffards.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les contre-allées sont destinées à devenir des zones de rencontre (20 km/h) où l'ensemble des usagers coexistent en participant ainsi au développement de la vie locale. Le risque de conflits entre usagers empruntant les contre-allées apaisées restent faibles et leur implantation sur de faible linéaire ne favorisent ni la prise de vitesse, ni la possibilité de raccourci par rapport à l'axe principal qui conservera un régime de priorité. On n'observe pas de dysfonctionnement de ce type sur les contre-allées récemment réalisées sur Bourg-la-Reine.

- Quelles mesures seront prises pour ne pas compromettre mon accès riverain ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Tous les accès riverains existants sont maintenus dans le projet. La géométrie et le nivellement de chaque accès seront étudiés au cours des études de définition ultérieures. Une attention particulière sera apportée en phase de travaux.

- Il faut améliorer l'offre de transports collectifs afin de rapidement limiter les besoins en déplacements individuels motorisés et ainsi rendre plus attractif l'utilisation des transports en commun par rapport à l'utilisation de l'automobile.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'offre de bus est une compétence d'Île-de-France mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Cette offre a vocation à être restructurée à l'horizon de la mise en service du prolongement métro 4 et du métro 15 à Bagneux. Le projet de requalification de la RD 920 tient compte des réflexions d'IDFM qui conduisent à restructurer l'offre de bus entre la rue de Verdun à Bagneux et la Porte d'Orléans. Par ailleurs, les aménagements de la RD 920 doivent être en cohérence avec les réflexions sur la Porte d'Orléans à Paris.

Les aménagements proposés et la connexion de l'axe au système SITER du Département des Hauts-de-Seine ont vocation à améliorer la fiabilité des temps de parcours.

En application du schéma directeur de la voirie départementale, le Département des Hauts-de-Seine mène une politique de déplacements visant à organiser une mobilité durable autour des principes suivants :

- Favoriser les déplacements à vélo et à pied, notamment en améliorant l'accessibilité pour tous (y compris les personnes à mobilité réduite) de la voirie et des transports.

- Organiser les flux de véhicules en hiérarchisant le réseau de desserte : il s'agit de réduire la circulation de transit sur la voirie départementale « secondaire » traversant les quartiers de vie et de permettre une amélioration de la qualité de vie en créant dans l'emprise publique des itinéraires cyclables plus sûrs. En contrepartie, le trafic de transit indispensable à la vie économique emprunte le réseau magistral (voies nationales et boulevard périphérique) et le réseau structurant (dont la RD 920) identifiés comme tels et ayant vocation à être un « support prioritaire [...] de la circulation des poids-lourds pour les maillons terminaux des transports de marchandise ». La hiérarchisation du réseau viaire implique donc d'aménager un nombre réduit de voie pour canaliser le trafic général et assurer les échanges nécessaires entre les territoires urbains. La RD 920 est classée à grande circulation et assure à ce titre, comme rappelé plus haut, « une continuité des itinéraires principaux et notamment le délestage du trafic [...] et la desserte économique du territoire ».
- Piloter et cofinancer la réalisation d'infrastructures lourdes de transports collectifs structurants : ce qui est le cas du co-financement pour le prolongement du métro ligne 4.
- La RD 920 est aussi un axe idéal pour prévoir une ligne de tramway ou un double couloir central dédié aux bus, pourquoi ne pas les avoir étudiés pour donner une réelle alternative au RER B

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

A titre de rappel, la section Nord de la RD 920 est déjà bien pourvue en transports en communs lourds (RER B, métro 4) ou à venir (prolongement de la ligne 4 et futur métro 15).

En outre, lors de l'étude préliminaire, un transport en commun en site propre sur l'ensemble du linéaire a bien été étudié, mais les études d'opportunité n'ont pas été concluantes au regard de l'insertion géométrique et de la capacité de l'axe. Ainsi, la RD 920 a vocation à devenir un boulevard urbain assurant une qualité d'usages pour l'ensemble des modes de déplacements.

Des sites propres bus ont été projetés aux seuls endroits où l'opportunité avait été démontrée (section Bagneux/ Cachan et Montrouge)

- Est-ce que les lignes de bus vont être modifiées / supprimées ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Une réorganisation des lignes de bus est prévue dans le cadre du prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux et l'arrivée du métro 15 du Grand Paris Express. Cette réorganisation du réseau de bus est pilotée par Île-de-France Mobilités  (l'autorité organisatrice des transports en commun en Île-de-France) en concertation avec les mairies. En règle générale, les arbitrages définitifs sont proposés deux ans avant les livraisons des nouvelles gares. Néanmoins, les projections de



Figure 11 : Schéma des transports en commun lourds existant et à venir

rabattement des lignes de bus vers les nouveaux pôles gares de Bagneux et d'Arcueil Cachan, ainsi que la liaison en direction de la Porte d'Orléans font partie intégrante du projet.

- Il ne faut surtout pas supprimer la voie dédiée aux bus à certains endroits. Cela ne va-t-il pas perturber la circulation à la fois des automobilistes et des bus ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les études de trafic réalisées par le département des Hauts-de-Seine montrent que le maintien de la voie dédiée aux bus n'est pas justifié sur l'ensemble de la RD 920. Insérés dans la circulation générale, comme sur la section Sud, la régularité des bus ne sera pas dégradée. La voie bus sera néanmoins maintenue lorsque cela est nécessaire :

- Au centre de la voirie, entre la rue Carnot et la rue de Verdun sur Cachan / Arcueil, pour rejoindre les nouveaux pôles gare de Bagneux et Arcueil/Cachan. Cet itinéraire supportant une fréquence de passage de bus importante, il est utile de créer un site propre bus afin de ne pas perturber la vie locale et la circulation générale ;
- Entre la rue Gabriel Péri et la porte d'Orléans, en latéral, dans le sens sud > nord.
Les études de déplacement ont montré que les restrictions de circulation menées par la Ville de Paris vont générer des retenues importantes entre le carrefour de la rue Gabriel Péri et le boulevard Romain Rolland. Sur ce tronçon, un site propre bus est pleinement justifié et permettra d'améliorer les conditions de régularité des lignes de bus de manière substantielle.

En outre, sur le tronçon sud de la RD 920 déjà aménagé entre Antony et Bourg-la-Reine, la RATP a noté une nette amélioration des conditions de circulation des véhicules, et notamment des bus. Ce type d'aménagement est donc adapté pour tous entre la place de la Résistance à Bourg-la-Reine jusqu'à l'avenue Victor Hugo à Bagneux et garantir de bonne condition de circulation.

- La RATP souhaite une adaptation du site propre axial bidirectionnel (entre la rue Carnot et la rue de Verdun sur Cachan / Arcueil) afin de permettre les mouvements des bus depuis la RD 920 vers le pôle gare de Bagneux (ligne 197) et inversement

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le site propre axial bidirectionnel nécessitera des études plus poussées dans son fonctionnement lors des étapes ultérieures de conception du projet.

- Ne serait-il pas préférable de maintenir le couloir bus, dans le sens sud > nord, entre le carrefour de la Vache Noire jusqu'au carrefour de la rue Gabriel Péri ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le département des Hauts-de-Seine ne s'oriente pas vers un couloir bus entre la Vache Noire et la rue Gabriel Péri, d'une part, les conditions de circulation peuvent être améliorées sans affectation de l'espace public en couplant le système SIEL de la RATP avec le système SITER du département des Hauts-de-Seine afin d'anticiper le passage « au vert » des carrefours à feux dès l'approche des bus, d'autre part, les bus seront moins nombreux sur ce parcours qui ne peut justifier pleinement l'aménagement physique d'un couloir de bus en site propre.

En outre, à partir des flux de circulation constatés aux heures de pointe, dans le cadre des études de trafic réalisées par le département des Hauts-de-Seine, une première analyse montre qu'un couloir en site propre se substituant à l'une des trois files de circulation ne ferait qu'accentuer la saturation du carrefour à l'angle de la rue Gabriel Péri, ainsi que les nuisances associées (bruit, pollution). Par conséquent, la mise en œuvre d'un couloir bus en site propre sur cet itinéraire devrait être interrompue à l'approche de cette intersection pour conserver les trois files de circulation générale.

- Dans le sens nord > sud, il faudrait créer un couloir bus en approche du carrefour avec la rue Gabriel Péri et maintenir un couloir bus du boulevard Romain Rolland à la rue Gabriel Péri

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans ce sens de circulation, du fait de la qualité de l'aménagement et du couplage des carrefours aux systèmes SITER et SIEL, les conditions de circulation seront satisfaisantes et ne justifient pas la réservation de l'espace public au profit des bus. Le Département ne s'oriente pas vers cette solution.

- Pourquoi un couloir bus de la rue Gabriel Péri à la Porte d'Orléans, dans le sens sud > nord, est-il alors maintenu ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

En outre, à partir des études de trafic réalisées par le département des Hauts-de-Seine, une première analyse montre qu'un couloir en site propre est nécessaire au regard des flux de circulation constatés aux heures de pointe et du fonctionnement du carrefour avec le boulevard Romain Rolland. Ce site propre dédié aux bus a donc été intégré sur cette section du projet en raison des conditions difficiles de circulation et de la fréquence plus importante des lignes de bus à l'heure de pointe du matin.



Figure 12 : Arrêts de bus avec l'organisation des aménagements le long des bâtiments

- Comment sont pris en compte les arrêts bus dans le cadre du projet ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le projet présenté lors de la concertation, les arrêts de bus ont été positionnés à l'identique. Selon l'arrêté du 15 janvier 2007, article 1-12 «en milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou " en avancée " ». Dans notre configuration, l'arrêt en ligne est d'une conception simple est le mieux adapté. Il permet un accostage efficace, ainsi qu'une bonne insertion dans le flux routier. Il nécessite cependant une interdiction de stationnement 10 m en amont et 5 m en aval sur la chaussée garantissant ainsi une bonne accessibilité aux piétons.

Les prochaines études analyseront plus finement le positionnement des stations qui pourront être déplacées en accord avec Île-de-France Mobilités , la RATP et les communes. Le maître d'ouvrage prend note de ces remarques. Ce positionnement, au cas par cas, est compatible avec la disposition de l'aménagement en

boulevard urbain de la RD 920 qui facilite l'organisation de l'espace le long des bâtiments et les possibilités de déplacer et d'intervenir le stationnement des véhicules. L'ensemble des arrêts de bus respecteront la réglementation d'accessibilité, notamment les mesures à mettre en œuvre pour les usagers en fauteuils roulants.

Thème 2 : Les mobilités actives (les vélos / les piétons)

- Aménager une 2x2 voies et développer les modes doux semble contradictoire.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

En accord avec l'article L228-2 du code de l'environnement, les Départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont intégré un itinéraire cyclable continu dans le projet de requalification de la RD 920. Par ailleurs, la RD 920 présente une configuration qui se prête parfaitement à l'insertion d'un itinéraire vélo efficace, au sens où il est plat et direct. L'aménagement d'un itinéraire cyclable sur la RD 920 fait donc partie des plans stratégiques circulations douces des deux départements. Cela traduit la volonté de ne pas opposer les usages les uns aux autres, mais bien de les faire coexister dans une logique de partage de l'espace public propre à satisfaire le plus grand nombre.

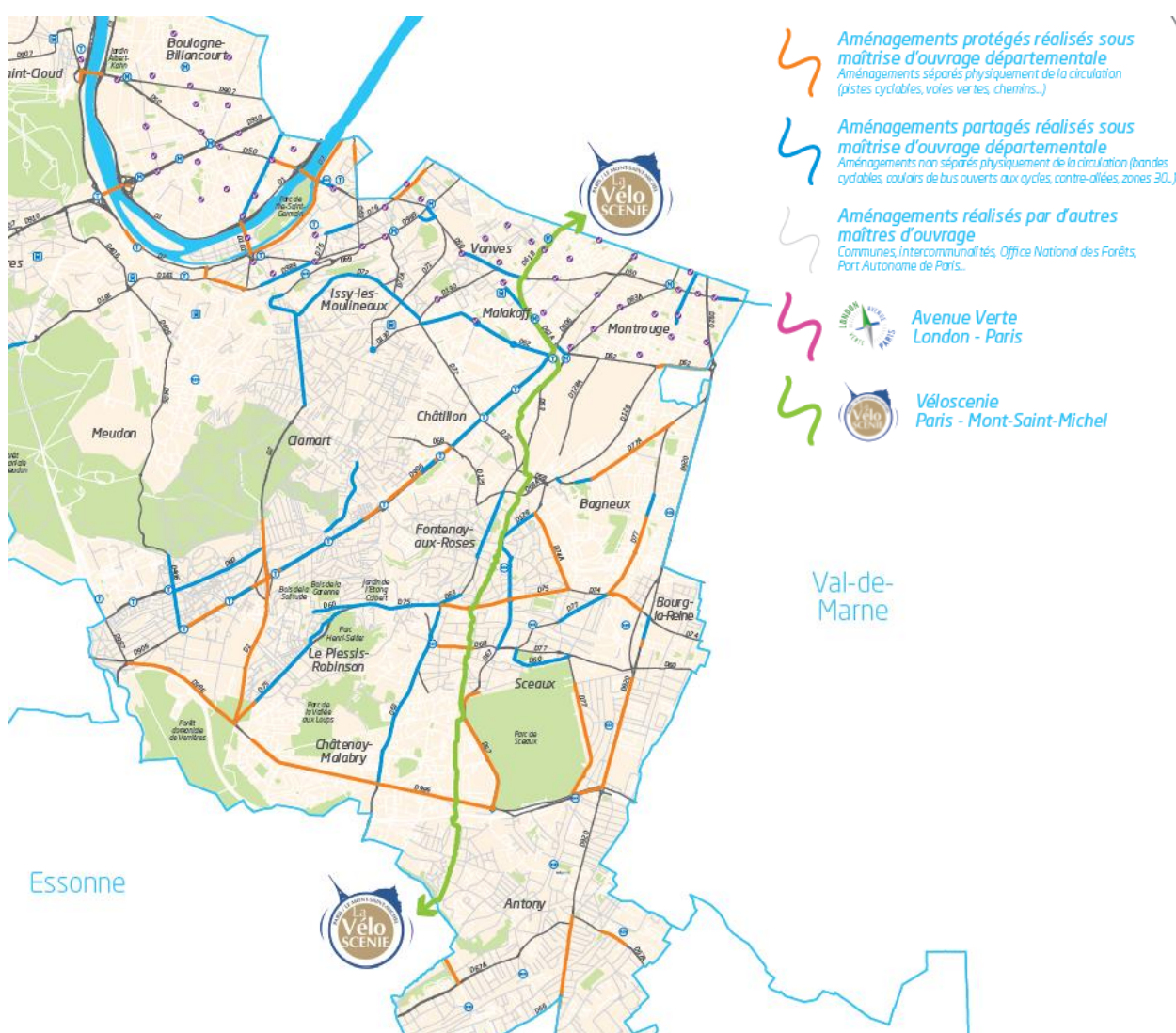


Figure 13 : Extrait de la carte des voies cyclables sur le réseau routier départemental des Hauts-de-Seine au 1^{er} avril 2017
(Source : Département des Hauts-de-Seine)

ETAT D'AVANCEMENT DES ITINÉRAIRES STRUCTURANTS DU SDIC

Édition : Mai 2017

SERVICE TRANSPORTS ET ÉTUDES GÉNÉRALES

Zone Europarc
1, rue Le Corbusier
94000 Créteil

Tél : 01 49 56 53 51
Fax : 01 49 56 53 59
E-mail : dtdv-steg@cd94.fr



LÉGENDE

Itinéraires	
1 d'ARCUEIL à VINCENNES	17,3 km
2 de CHARENTON au PERREUX-SUR-MARNE	14,1 km
3 de L'HAY-LES-ROSES à JOINVILLE-LE-PONT	13 km
4 de JOINVILLE-LE-PONT au PLESSIS-TREVE	777 km
5 de PORTE DE CHOISY à VILLENEUVE-LE-ROI	11,1 km
6 de SAINT-MAURICE à VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	11,5 km
7 du KREMLIN-BICETRE à RUNGIS	7,9 km
8 de L'HAY-LES-ROSES à SANTENY	27,2 km
9 de MAISONS-ALFORT à SANTENY	17,9 km
10 de GENTILLY à FRESNES	10,4 km
11 du KREMLIN-BICETRE à FRESNES	7,5 km
12 d'IVRY à VITRY	15,1 km
13 d'IVRY à ABLON	15,4 km
14 d'ALFORTVILLE à VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	12,2 km
15 d'ALFORTVILLE à BRY-SUR-MARNE	26,4 km
16 LE TOUR DE MARNE	14 km
17 de FRESNES à PLESSIS-TREVE	29,8 km
18 de CHAMPIGNY-SUR-MARNE à LA QUEUE-EN-BRIE	77 km
19 de FONTENAY à CHAMPIGNY	77 km
21 de SAINT-MANDE à JOINVILLE-LE-PONT	6,9 km
22 COULEE VERTE BIEVRE-LILAS	9,8 km
23 COULEE VERTE TEGEVAL	19,8 km
24 EuroVelo route 3	21,5 km

Tracé du SDIC

Équipements



Sources : SDIC
Date de cotation : mai 2017
Cartographie : DPTD-STEG/SGP/SD
© CG94

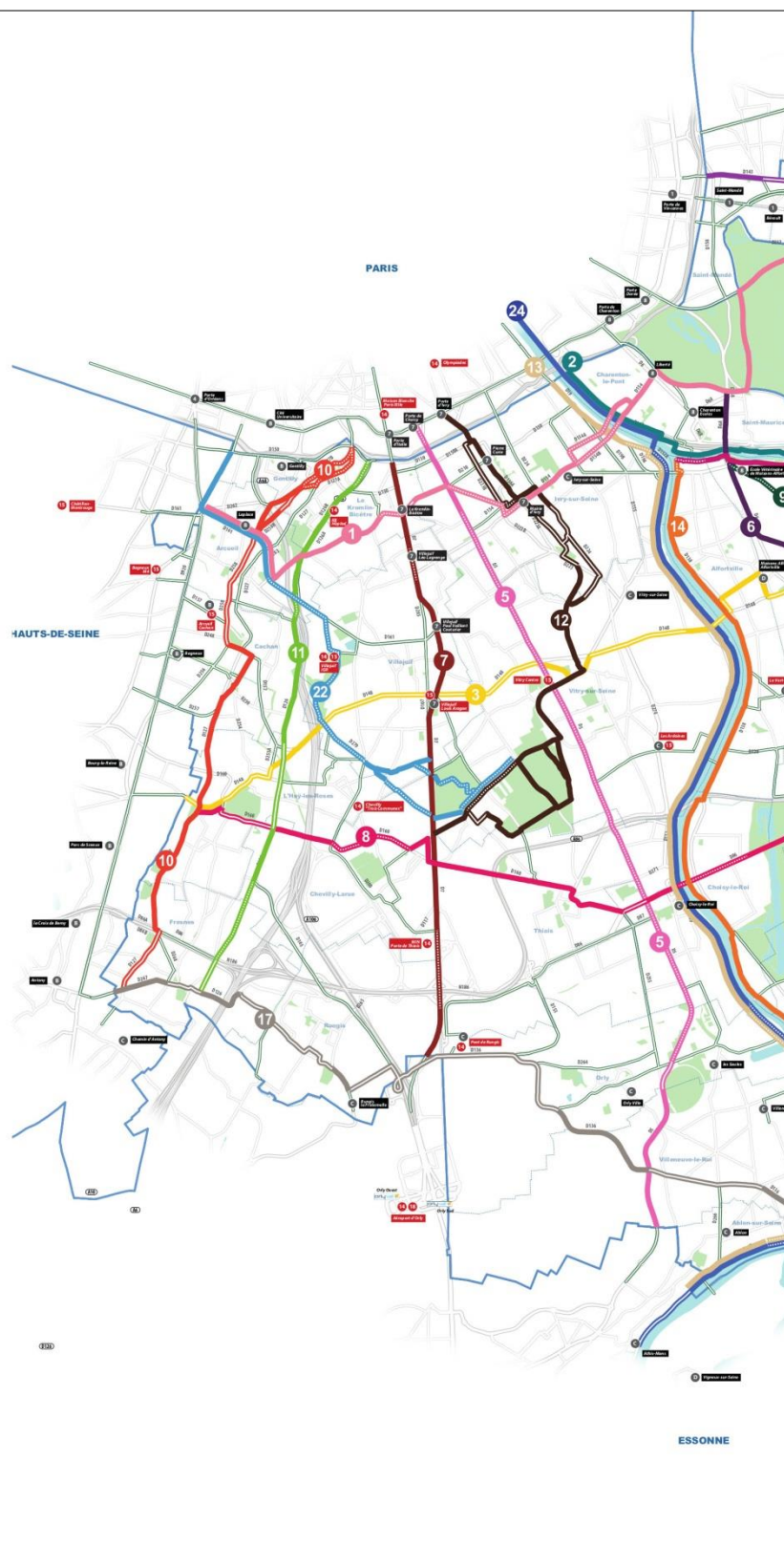


Figure 14 : Extrait du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) (source Département du Val-de-Marne mai 2017)

- Pourquoi ne faites-vous pas circuler les vélos sur la chaussée pour éviter les conflits d'usages entre les vélos et les piétons ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Compte tenu du niveau de trafic de la RD 920 et de sa typologie de voie classée à grande circulation, le guide « recommandations pour les aménagements cyclables » du CEREMA déconseille les bandes cyclables sur chaussée. Au-delà de la coexistence avec les poids lourds, il faut aussi noter le risque de conflits entre les vélos empruntant des bandes cyclables sur chaussée et les manœuvres de stationnement longitudinal (créneaux, ouvertures de portières, ...).

Compte tenu de ces éléments, l'aménagement de pistes cyclables séparées de la circulation est privilégié dans le cas présent.

- Une piste cyclable bidirectionnelle et structurante serait préférable à la piste unidirectionnelle de part et d'autre.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle n'a pas été retenu. Propice à un usage fonctionnel, ce type d'aménagement cyclable rend compliqué les maillages transversaux sans réelle connexion de l'usager au milieu urbain et à ses pôles de centralité (gare, commerces, services publics, ...).

Un tel aménagement n'est pas adapté au territoire densément urbanisé et présente de multiples inconvénients : présence de nombreuses intersections, entrées charretières et arrêts de bus.

- En tant que radiale principale en direction de Paris, il faut favoriser le vélo sur cet axe avec des pistes cyclables unidirectionnelles plus larges et séparées des piétons pour être un aménagement efficace et rapide.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La cohabitation entre piétons et cyclistes sur un même espace est un sujet de réflexion récurrent en milieu urbain, car la place disponible y est souvent limitée. Les pistes cyclables sur trottoir peuvent être sources de conflits entre les piétons et les cycles si leur positionnement n'est pas clairement identifié et démarqué par rapport au trottoir dédié aux piétons.

Afin d'éviter cet écueil dans le projet, les pistes cyclables seront visibles et bien délimitées par des revêtements aux couleurs contrastées. Leur position doit encore être précisée dans les phases ultérieures afin de vérifier que l'ensemble des contraintes peuvent bien être prises en compte : arrêts de bus, accès pompiers, entrées charretières, ramassage des ordures ménagères, etc. Au niveau des passages piétons et des intersections, une signalétique spécifique sera mise en place pour la sécurité des usagers.

Dans le projet, la largeur des pistes cyclables unidirectionnelles mesure 1,50m minimum, conformément à la réglementation et correspond à un espace suffisant pour circuler en toute sécurité. Néanmoins, cette largeur sera portée à 1,80m, dans la mesure du possible, compte-tenu de la multiplicité des profils d'usagers cyclistes (déplacement familial, vélo tafeur, vélo cargo, ...).

Tandis que la largeur des trottoirs sera comprise entre 2,15m et 4,75m ce qui reste confortable, car la législation impose une largeur minimale de 1,40m pour la circulation des personnes à mobilité réduite.

- Une attention particulière doit être apportée au niveau des écoles ou de la gare RER Bagneux pour limiter la vitesse des vélos

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

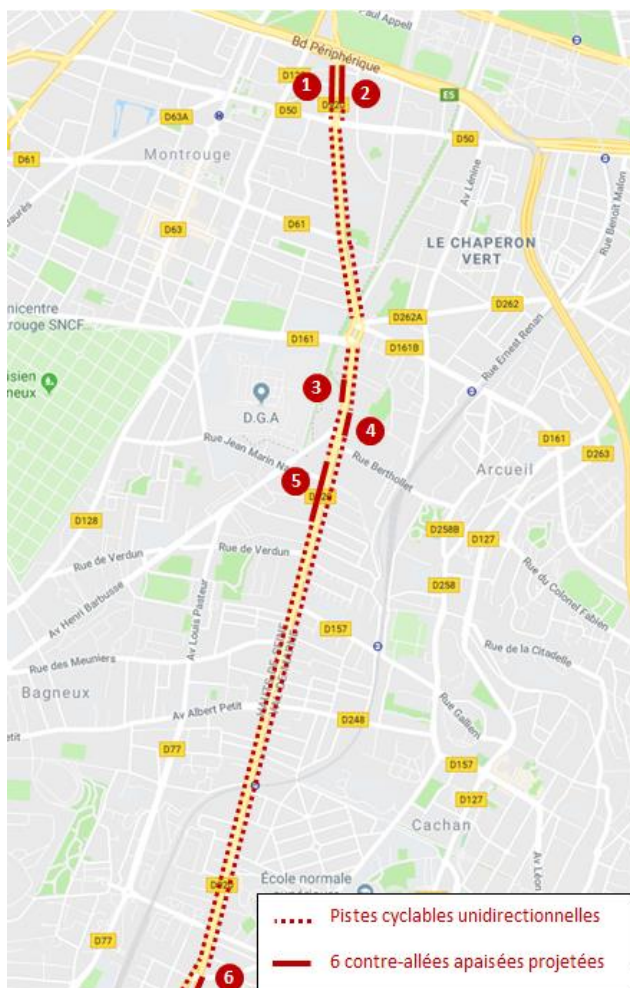
Une attention particulière sera apportée dans les études ultérieures pour minimiser les conflits aux endroits particuliers (écoles, gares, etc) en s'appuyant notamment sur le guide « recommandations pour les aménagements cyclables » du CEREMA.

- Pourquoi les pistes cyclables sont interrompues dans les carrefours ? Cela crée une discontinuité sur le parcours.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Compte tenu des mouvements tournants, il est préférable de faire cohabiter les cyclistes et les véhicules dans le carrefour, pour que chacun reste visible l'un par rapport à l'autre pour une meilleure sécurité. Pour améliorer la fonctionnalité, il pourra être étudié d'avoir deux chemins cyclables, un en tourne-à-gauche et un tout droit afin de ne pas produire cette discontinuité. De plus, les voies secondaires pourront être traitées en traversée sur plateau avec pictogramme et changement de revêtement pour améliorer la perception de la piste cyclable.

- L'alternance régulière du type d'aménagement cyclable (pistes cyclables <> contre-allées apaisées) est inefficace et les contre-allées apaisées s'avèrent dangereuse et inconfortables avec des pavés.



Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Sur l'ensemble du périmètre du projet, la volonté est de mettre en œuvre des pistes cyclables unidirectionnelles. Toutefois, sur six sections (voir schéma ci-contre) l'espace disponible est très contraint (faibles emprises disponibles, places de stationnement à maintenir ou créer, ...), il est prévu de faire circuler les vélos dans des contre-allées, ce qui représente un linéaire de 770 ml pour les deux sens de parcours. Les contre-allées auront le statut de zone de rencontre avec une limitation de la vitesse à 20 km/h. En agglomération, les zones de rencontre proposent de faire coexister de manière apaisée dans un même espace les piétons, les cyclistes et les véhicules et de permettre le développement de la vie locale. A moins de 20 km/h, les risques de conflits dans une contre-allée suffisamment large sont limités.

Les revêtements en pavés seront évités au profit de revêtements bitumineux.

- Il faut éviter les obstacles (plots, barrières ou chicanes) sur le parcours et faciliter l'insertion des vélos sur la chaussée.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Ces remarques seront prises en compte dans les prochaines étapes d'élaboration du projet. Une grande vigilance sera apportée à l'implantation de la signalisation et du mobilier urbain et à l'insertion des vélos sur la route en évitant les ressauts.

- Il faut assurer une continuité de l'itinéraire cyclable jusqu'au Réseau Express Vélo (REV) de l'avenue du Général Leclerc à Paris.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'axe de la RD 920 est un axe stratégique de développement des circulations douces pour les deux départements comme pour la ville de Paris. En ce qui concerne le trajet terminal traversant la Porte d'Orléans, les deux départements ne sont plus acteurs sur ces emprises appartenant à la ville de Paris qui réfléchit actuellement à la réorganisation de son domaine public. Il est à noter que l'aménagement proposé dans le cadre de la requalification de la RD 920 se raccorde aux aménagements parisiens existants au-dessus du périphérique. L'aménagement cyclable proposé sur Montrouge se déroule jusqu'à la limite avec Paris.

- Le long de la RD920, le cheminement piéton est inconfortable et de largeur limitée. Qu'allez-vous faire pour améliorer la situation ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les mobilités actives ont été prises en compte dans le projet d'aménagement. La suppression d'une voie par sens de circulation permet de réorganiser la distribution des espaces. Les piétons disposeront d'un espace confortable pour se déplacer en toute sécurité ce qui améliorera de manière très substantielle la situation existante.

A ce niveau d'étude, le projet propose une largeur du trottoir de 2,15 m dans sa partie la plus étroite et de 4,75 m dans sa partie la plus large et les études détaillées chercheront encore à améliorer cela. (L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics impose une largeur minimale de trottoir 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel ; la réglementation est basée sur la largeur nécessaire aux personnes à mobilité réduite.)

- Les pistes cyclables, « c'est bien joli », mais les cheminements piétons sont à privilégier. Il faut que le trottoir soit strictement réservé aux piétons en tenant compte des personnes malvoyantes.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les pistes cyclables sur trottoir peuvent être sources de conflits entre les piétons et les cycles si leur positionnement n'est pas clairement identifié et démarqué par rapport au trottoir dédié aux piétons.

Dans le projet, les pistes cyclables seront visibles et encadrées par l'emploi de matériaux tactiles, de pictogrammes, de signalétiques de passage piétons et de couleurs contrastées. Une faible dénivellation entre le trottoir et la piste cyclable peut être suggérée afin de renforcer cette délimitation des usages dans le respect de la réglementation d'accessibilité à l'espace public. Cela fera l'objet d'une attention particulière dans les études de conception détaillée.

- Comment interdire aux rollers et trottinettes électriques l'accès aux trottoirs ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le code de la route ne définit pas clairement les utilisateurs de trottinette et de rollers comme des piétons. En l'absence de réglementation spécifique sur la circulation des « engins à roulettes », équipés d'un moteur ou pas, le site service-public.fr confirme que les utilisateurs de rollers, skateboards ou trottinettes (sans moteur) sont considérés comme des piétons et doivent à ce titre, circuler uniquement sur les trottoirs, rouler à allure modérée 6 km/h, respecter les feux tricolores et emprunter les passages protégés (articles R.412-36 à 43 du code de la route), tandis que les engins de déplacement électrique (overboard, gyropodes, monoroue, trottinette électrique) sont interdits sur les voies publiques (trottoirs et voies de circulation). L'état devrait prochainement légiférer sur le sujet et s'orienter vers un code de la rue pour un meilleur partage des espaces en toute sécurité.

- Quelles mesures prévoyez-vous pour assurer la sécurité des piétons du fait de la vitesse des véhicules ? Pensez-vous surélever les traversées piétonnes de la RD 920 ou créer des plateaux surélevés au niveau de la gare RER Bagneux ou la place de la Résistance Charles de Gaulle ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La réduction du nombre de voie et de la largeur devrait inciter les automobilistes à réduire leur vitesse. Cela permettra également de donner un aspect plus urbain à cet axe.

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). Cette plus grande efficacité pourra être atteinte par la cohérence et la lisibilité des aménagements et l'adaptation des carrefours au contexte urbain.

La mise en place de ralentisseurs n'a pas été retenue car la fluidité du trafic doit être conservée sur cet axe de mobilité interurbaine. Par ailleurs, ce type d'aménagement entrerait en contradiction avec la nécessité, rappelée par le Préfet des Hauts-de-Seine, de permettre le passage de transports exceptionnels.

- Je salue la création de nouveaux carrefours avec passages piétons au niveau des rues Estienne d'Orves et Louis Rolland à Montrouge, mais avez-vous pensé à ajouter d'autres passages piétons ou à en repositionner pour améliorer les cheminements ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Dans le projet, toutes les traversées piétonnes existantes sont maintenues. Ces deux nouvelles traversées sont créées de façon à réduire considérablement la coupure urbaine existante entre les deux côtés de la RD 920, notamment dans la partie située entre la Vache Noire et l'entrée de Paris qui en est l'exemple le plus flagrant coupant la commune de Montrouge en deux.

Les échanges se poursuivront avant le dossier d'enquête publique avec les mairies pour s'assurer du meilleur positionnement des traversées et des besoins des riverains pour faciliter leur déplacement.

A titre d'exemple, une traversée supplémentaire autorisant le franchissement entre la promenade de l'éco-quartier à Bagneux et la promenade de la Vanne à Arcueil pourra être ajoutée, évitant aux piétons de devoir aller jusqu'au carrefour de l'avenue Victor Hugo. La traversée piétonne de la gare RER Bagneux pourrait également être dédoublée.

- Pourquoi supprimer les passages souterrains sur Montrouge tellement sécuritaires pour nos enfants ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Plusieurs agressions physiques se sont déroulées dans ces traversées souterraines et elles restent des traversées mal adaptées pour les personnes âgées, les parents avec des enfants en bas âge ou bien les personnes à mobilité réduite.

Compte tenu de la réduction du gabarit routier par la suppression de deux files de circulation, les traversées piétonnes seront plus courtes. Les nouveaux passages piétons sécurisés remplaçant les passages souterrains permettront un accès plus facile au cœur de Montrouge pour les tous habitants. Une attention particulière sera portée sur les traversées des rues Estienne d'Orves et Louis Roland qui desservent le groupe scolaire Aristide Briand et le gymnase de la Vanne.

Thème 3 : Le développement durable (économie / social / environnement)

- Il faut des places de livraisons / de stationnement pour résoudre les problèmes de stationnement en pleine voie

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet d'aménagement de la RD 920 prévoit une réorganisation du stationnement avec globalement une légère augmentation de l'offre et surtout un stationnement plus équilibré et diffus le long de la RD 920 avec des places de stationnement pour véhicules particuliers, des places GIG-GIC, des places de livraison, des arrêts minute, etc.

Ces dispositions permettront une meilleure efficacité de l'offre de stationnement.

Par ailleurs, la mairie d'Arcueil envisage d'ores et déjà la création d'un parking à proximité de la gare RER Bagneux.

- Le stationnement va-t-il devenir payant ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La mise en place d'un stationnement réglementé (zone bleue) ou d'un stationnement payant relève des communes. Chaque ville mène sa propre politique en la matière.

- Pourquoi n'avez-vous pas engagé une étude d'urbanisme place de la Résistance-Charles de Gaulle afin de proposer une place plus « urbaine » et moins routière. Un parking souterrain serait-il alors indiqué et possible ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La concertation préalable vise à présenter très en amont le projet d'aménagement que les deux départements souhaitent réaliser. La démarche consiste à associer le public dès la phase d'étude en lui présentant les principes d'aménagement et à recueillir les avis de chacun avant que le projet ne soit arrêté. Le parti pris architectural des aménagements s'appuyant sur une étude urbaine n'a donc pas été commandité. L'intérêt de mieux révéler les aspects qualitatifs de cette entrée de ville sera développé lors des études ultérieures.

Par contre, l'aménagement de parkings souterrains n'est pas envisagé dans le projet notamment en raison de la complexité technique de réalisation de tels ouvrages ainsi que de leurs coûts. Cela est

encore accru par la proximité de réseaux souterrains structurants (collecteur départemental). De façon plus générale, proposer de tels aménagements n'entre pas dans les attributions des deux départements.

- Il est indispensable de créer des espaces de vie avec du mobilier, des bancs, etc.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La redéfinition des espaces, l'aménagement de trottoirs confortables tout le long de l'axe accompagnés de nouvelles plantations devraient être propice au développement de la vie locale.

Le projet veillera à pourvoir aux besoins en équipements et mobiliers urbains : kiosques, bancs, poubelles, en lien avec les communes en charge de les gérer.

- La couture urbaine entre les boulevards des Maréchaux et Romain Rolland ne doit pas être ignorée. Pourquoi se contenter d'un projet s'arrêtant au droit du carrefour à l'angle du boulevard Romain Rolland ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet de requalification s'arrête aux limites administratives entre des deux départements : Hauts-de-Seine et Val-de-Marne, ainsi qu'aux limites administratives de la ville de Paris. Les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne ont souhaité engager un projet de requalification de la RD 920 sans attendre plus longtemps la réponse de la ville de Paris sur la requalification de la Porte d'Orléans. La ville de Paris souhaite néanmoins lancer une réflexion sur le réaménagement de la porte d'Orléans à la suite du projet porté par les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.

- Pourquoi ne pas ajouter comme élément du programme la couverture de la voie RER à proximité de la gare de Bagneux ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La mise en place de cette couverture se situe en dehors des limites du domaine public routier relatif aux deux Départements. Les Départements s'engagent à relayer cette suggestion auprès de SNCF réseau qui est propriétaire et gestionnaire des voies ferrées. Cette question pourra être portée entre la commune et SNCF réseau comme un élément complémentaire aux aménagements proposés.

- Quels aménagements seront proposés car j'évite de marcher à cause du bruit (et des gaz d'échappement) dû(s) à la circulation routière.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Une étude acoustique est prévue dans le cadre de l'étude d'impact du projet, elle va permettre de mesurer le niveau sonore actuel et d'établir des perspectives relatives aux futurs aménagements. La réfection de la chaussée, aujourd'hui fortement dégradée, ainsi que le choix d'un revêtement phonique adapté apporteront une amélioration substantielle aux problèmes de nuisances sonores. La nouvelle configuration en boulevard urbain avec la suppression d'une file de circulation dans chaque sens permettra d'éloigner les véhicules des façades et d'atténuer la perception du bruit.

Une meilleure régulation du trafic, le développement des mobilités actives et l'arrivée des nouvelles stations de métro devraient aussi permettre d'améliorer la qualité de l'air grâce à la diversification de l'offre de déplacement.

- Qu'est-il prévu pour réduire ces nuisances pour les habitations les plus proches ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

A ce stade, les études ne permettent pas de mesurer les nuisances sonores engendrées par le projet et de les comparer à celles existantes. Dans le cadre de l'étude d'impact à venir, qui sera présentée dans l'enquête publique, il sera précisé sur un panel de points l'incidence sonore des aménagements envisagés au niveau des façades. La réfection de la chaussée, aujourd'hui fortement dégradée, ainsi que le choix d'un revêtement phonique adapté apporteront une amélioration substantielle aux problèmes de nuisances sonores. A priori, le projet devrait améliorer l'environnement sonore.

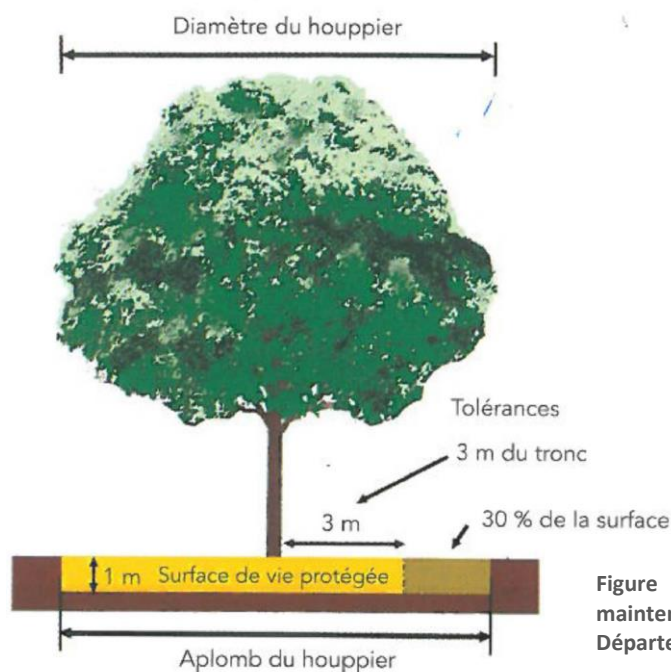
- Quelles mesures de compensation sont prévues face à l'augmentation de CO₂ qui sera engendré par la congestion de la circulation aux carrefours à feux et le report inévitable sur d'autres itinéraires ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La réduction de la vitesse des véhicules ainsi que l'amélioration générale de la circulation visées par le projet vont dans le sens de la réduction des émissions des véhicules et donc de la réduction de la pollution. Le projet vise également à développer l'usage des modes doux, ce qui est une autre voie de lutte contre la pollution par réduction du trafic automobile. L'arrivée des nouvelles stations de métro devraient également permettre d'améliorer la qualité de l'air grâce à la diversification de l'offre de déplacement. Par ailleurs, pour l'enquête publique, des études complémentaires (étude d'impact) vont être menées sur la pollution (étude Air-Santé) et sur le bruit (étude acoustique).

- Il ne faut pas abattre les arbres d'alignement / en abattre le moins possible. Ceux-ci constituent un patrimoine qualitatif et offrent des avantages comme l'absorption du CO₂ (notamment les centenaires) et l'ombrage en été.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage



Le maintien en place d'un arbre lors d'un réaménagement contraint à ne pas remanier une zone de 3m autour du tronc et de 1m de profondeur.

En section courante, sur les 3,8km du linéaire, la largeur aménageable est limitée par la présence du front bâti. De plus, aménager un boulevard urbain à deux files par sens, du stationnement latéral, des trottoirs accessibles et une piste cyclable unidirectionnelle requiert une emprise d'au moins 28,10 mètres de largeur.

Figure 15 : Zone à protéger autour d'un arbre pour le maintenir en place pendant des travaux (source : Département des Hauts-de-Seine)

Or, sur l'assiette aménagée, le tracé du projet sera complètement différent de l'aménagement existant, les travaux nécessaires au projet ne peuvent être conduits sans impacter fortement la zone de protection racinaire des arbres dont la survie serait alors gravement compromise.

Pour ces raisons, il n'est pas envisagé le maintien intégral des alignements d'arbres existants et le projet propose d'en remplacer la plus grande partie en garantissant ainsi une perspective arborée

homogène, un bon développement des plantations. Une protection efficace sera mise en œuvre par rapport aux places de stationnement grâce à de nouvelles fosses d'arbres plus larges. Pour amoindrir le bilan des arbres abattus, les futures études paysagères étudieront l'implantation des arbres en exploitant au mieux les espaces disponibles et en recherchant la préservation des arbres existants comme une priorité.

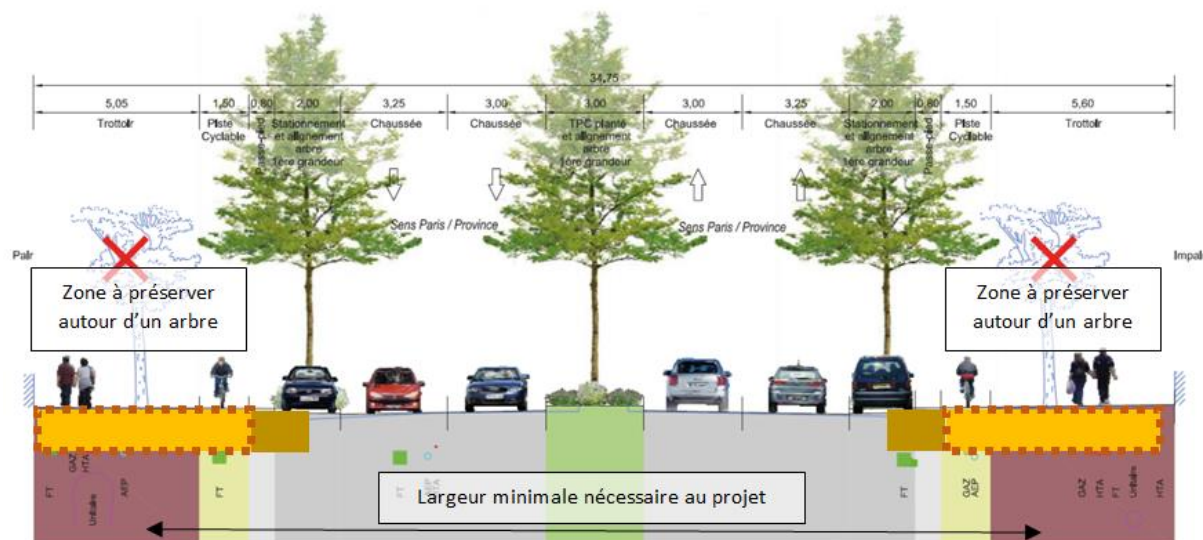


Figure 16 : Profil type de l'aménagement projeté (source : IRIS Conseil et Aménagement)

Cette régénération permettra également de diversifier la palette végétale des essences qui seront replantées. Cette palette constituée à l'heure actuelle pour l'essentiel de platanes, peut générer en cas de maladie une rapide propagation.

Pour certains riverains de la RD 920, l'abattage puis la plantation de nouveaux sujets à une plus grande distance des façades peut leur permettre de gagner de la clarté tout en conservant le bénéfice d'un écran végétal.

- Vous dites que des arbres sont malades. Sait-on pourquoi ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les arbres existants ne bénéficient pas de conditions de développement optimum (espace restreint) ce qui peut être à l'origine de l'apparition de certaines pathologies.

Le diagnostic phytosanitaire des arbres bordant la RD 920 depuis Bourg-la-Reine jusqu'au nord de Montrouge fait apparaître un état général des arbres assez hétérogène. Une partie des sujets est parasitée par des agents lignivores (nuisibles, cavités, ...) et d'autres présentent des lésions importantes ou des défauts majeurs (écorces incluses). Pour 24% des individus, leur conservation n'est pas conseillée du fait d'un avenir potentiellement faible.

- Ces arbres de grande hauteur, et qui plongent leurs racines profondément dans le sol, créent, à leur échelle, un micro-climat (température, ombre, humidité). Ils facilitent l'écoulement des eaux (système racinaire), et surtout ils font partie du paysage et de la mémoire de cet axe.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

L'environnement et le paysage sont une des principales composantes de ce projet : plantation à minima d'un alignement d'arbre le long de chacune des façades et d'un alignement sur le terre-plein central. C'est donc avec une végétation harmonieuse et bien choisie qu'il convient de remodeler les

lieux pour les embellir : des arbres d'alignement de haute taille, des compositions d'arbustes attractifs pour leur floraison, fructification, coloration automne ou persistance au fil des saisons, ainsi que des parterres afin de valoriser le paysage.

Les compositions de parterres et des pieds d'arbres seront recherchées afin d'augmenter les surfaces d'échanges pour faciliter l'écoulement des eaux pluviales et leur infiltration dans le milieu naturel.

Un soin particulier est apporté à l'aspect paysager de l'aménagement prévu dans la limite des espaces disponibles.

- Je ne souhaite pas de Ginkgos Biloba femelles comme essence.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Les futures études paysagères définiront les essences les mieux adaptées au projet. Effectivement, la plantation de Ginkgo peut s'avérer problématique car c'est une des rares essences qui compte des sujets mâles et femelles qui produisent pour ces dernières des fruits, à partir d'un certain âge, dont l'odeur est désagréable. A l'heure actuelle, les professionnels ne peuvent garantir avec certitude le sexe des jeunes sujets qui sortent de pépinières. Cependant le ginkgo n'en demeure pas une essence remarquable à de nombreux points de vue.

- Le terre-plein central paysagé et planté est indispensable pour lutter contre la pollution.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le terre-plein central arboré et planté présente de nombreux d'atouts tant que sur le plan environnemental (richesse écologique, biodiversité) que sur le plan paysagé (amélioration du cadre de vie, gestion du patrimoine arboré). De plus, il donne à l'axe un aspect majestueux de grand boulevard.

Autres thèmes : Le financement et le calendrier

- Combien coûte le projet ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le projet est, à ce stade, estimé à 63 millions d'euros. Ce montant comprend l'ensemble des frais d'études, les travaux et les régularisations foncières.

- Qui finance le projet ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Le financement du projet est aujourd'hui assuré par les départements des Hauts-de-Seine (2/3) et du Val-de-Marne (1/3) proportionnellement à leurs emprises foncières.

De plus, la mise en place de piste cyclable ou encore l'aménagement de la voirie pourront faire l'objet de subventions au titre des Plans « vélo » de la Région Ile-de-France et tout autre financeur qui pourrait être sollicité au cours des études.

- Si le Département des Hauts-de-Seine finance aux deux tiers l'ensemble du projet, la parole des Cachanaises et Cachanais aura-t-elle autant de poids que les gens de Bagneux, Bourg-la-Reine ou Montrouge ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La répartition financière correspond aux emprises foncières de chaque département. Bien sûr, toutes les voix comptent, le projet s'enrichit de la concertation et de la participation citoyenne. Les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne recherchent constamment le consensus avec les communes traversées.

- Quels sont les indemnités des commerçants ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Tout commerçant qui subit un préjudice qualifié juridiquement d'anormal et spécial au cours des travaux de requalification, peut réclamer une indemnisation soit devant le juge soit au service des assurances du Département.

- Il faudrait coordonner la réalisation des travaux avec l'arrivée des nouveaux métros (métro n°4 et métro n°15 du Grand Paris)

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Aujourd'hui, la mise en service du tronçon du métro n°4 jusqu'à Bagneux est programmé pour mi-2021 et 2024 pour le métro 15 (Grand Paris). Les Départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne veilleront à se coordonner avec ces grandes opérations qui se déroulent sur le territoire.

- Bien coordonner les travaux avec la période des jeux olympiques de façon à ne pas générer de congestion de trafic aux périodes d'affluence.

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Cette remarque sera prise en compte dans les prochaines étapes techniques du projet. Une grande vigilance sera apportée à la coordination de tous les projets et événements concomitants en phase travaux sur le secteur.

- Avez-vous prévu un phasage et un déroulement des travaux en concertation avec les habitants ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage assurera des échanges réguliers avec les riverains pour identifier les contraintes particulières et leurs assurer une parfaite information sur le déroulé des travaux. Par ailleurs, les Départements imaginent des travaux par sections homogènes pour éviter d'avoir des nuisances de chantier trop importantes.

- Qu'est-il prévu pour l'évacuation des déchets (gravats) et la ronde des camions ?

Réponse et éléments retenus par le maître d'ouvrage

Ces aspects doivent être déterminés dans les phases ultérieures des études. A ce stade, seul le programme a été défini et permet d'établir les grandes lignes d'aménagement et de préfigurer la conception du projet. Le maître d'ouvrage veillera à adopter les techniques d'évacuation des déchets les plus respectueuses de l'environnement et veillera à limiter au maximum la gêne des riverains.

6. CONCLUSION

Les modalités de la concertation préalable appliquées au projet d'aménagement de la RD 920 de Bourg-la-Reine à Montrouge sont conformes aux arrêtés respectifs des Présidents des conseils départementaux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne des 15 et 26 mars 2018.

Cinq réunions publiques au sein des communes de Bourg-la-Reine, Bagneux, Cachan, Arcueil et Montrouge ont été organisées.

La concertation préalable menée par les deux conseils départementaux a été constructive. Le public s'est mobilisé et a montré son intérêt pour le projet d'aménagement.

Les avis ont été considérés avec attention et le présent bilan a permis de les synthétiser. Une attention particulière a été portée à certaines propositions qui ont été retenues pour amender et enrichir le projet :

- amélioration des aménagements cyclables :

Augmenter la largeur des pistes cyclables et les différencier du trottoir réservé aux piétons, améliorer les continuités et la sécurité aux passages des voies secondaires et dans les contre-allées, faciliter les insertions dans les carrefours protégés par feux tricolores ;

- amélioration de la sécurité routière :

Prévoir des dispositions pour modérer les vitesses excessives par la synchronisation des lignes de feux tricolores de type « ondes vertes », confirmer la géométrie des carrefours permettant la meilleure visibilité entre usagers ;

- amélioration des cheminements piétons :

Etudier le repositionnement de l'ensemble des traversées piétonnes avec chaque acteur, optimiser la largeur des trottoirs en libérant les cheminements au maximum à chaque fois que possible, créer de nouvelles traversées utiles aux échanges et au développement urbain ;

- amélioration pour les transports en commun :

Etudier le raccordement de l'axe sur SITER permettant d'améliorer la régularité et la fluidité de la circulation, étudier le fonctionnement du carrefour entre les rues Carnot et de Verdun pour rendre l'intermodalité la plus efficiente jusqu'aux pôles gare, vérifier la position des arrêts de bus notamment proche des carrefours ;

- amélioration du stationnement :

Etudier les emplacements pour chaque type d'usagers (arrêt minute, véhicule particulier, GIG/GIC, deux roues motorisés, vélos, livraison, arrêt minute, etc) ;

- Amélioration des espaces verts et du paysage :

Etudier une mise en valeur paysagère avec la possibilité de conserver les arbres existants en exploitant au mieux les espaces disponibles, prévoir la possibilité d'offrir plus d'espaces végétalisés en lien avec la qualité du projet ;

- Amélioration contre les nuisances sonores :

Prévoir des solutions permettant de ne pas augmenter l'exposition des riverains au bruit, prévoir un phasage et un déroulement des travaux qui limitent au maximum les nuisances

Les éléments retenus seront pris en compte dans les phases ultérieures et leur faisabilité sera étudiée dans le cadre de la préparation de l'enquête publique.

La concertation préalable peut donc être considérée comme terminée.

Le conseil départemental des Hauts-de-Seine, désigné en tant que pilote du projet de la phase de conception, peut lancer la procédure d'enquête publique au titre du code de l'environnement en vue de déclarer l'intérêt du projet.