

Mai 2018

Aménagement de la RD920 entre Bourg-la-Reine et Paris

Avis pour la concertation

Préambule

L'AUT / FNAUT Ile-de-France se félicite de la tenue de cette concertation sur le réaménagement de la RD920 dans sa partie nord. Elle rappelle qu'un premier projet avait été étudié par le comité d'axe RN20, piloté par la DDE 92, qui avait abouti dès 2004 à un principe d'aménagement avec un site propre bus axial bidirectionnel. Mais la décentralisation des routes nationales en 2006 avait gelé tout le processus. Pourtant la nécessité de ce réaménagement est avérée puisque la RD920 nord est une des dernières grandes radiales à l'approche de Paris qui a un aspect aussi dégradé et s'apparente à une quasi-autoroute en zone urbaine.

Principes d'aménagement

Nous approuvons la réduction à 2 fois 2 voies pour les voitures en section courante, mais nous nous étonnons que ce principe soit abandonné pour tout le linéaire au niveau d'Arcueil et de Montrouge où 3 voies VP vers Paris seraient maintenues. Nous considérons que les difficultés de circulation sont liées principalement à la traversée des carrefours, notamment à la porte d'Orléans. Dans ce contexte, la 3eme voie sera une voie de stockage sans plus-value réelle pour les automobilistes. Par ailleurs, si la présence du stationnement VP est nécessaire, notamment à proximité des commerces, la création de 4 files de stationnement sur Montrouge ne nous semble pas justifiée.

Prise en compte des bus

En premier lieu, nous regrettons que la RATP et Ile-de-France Mobilités n'aient pas été associées étroitement à ce projet alors qu'ils sont directement concernés. Les couloirs bus actuels, certes imparfaits et peu respectés, seraient supprimés pour plus de la moitié avec le projet présenté, qui prévoit seulement 2 sections d'environ 300 mètres chacune de couloir bus sur les 3,8 km du linéaire. Cela aurait des conséquences négatives sur la régularité et la vitesse commerciale des bus, et donc sur les couts d'exploitation, voire sur la fréquentation, et donc sur les recettes.

Les 3 principales lignes de bus qui empruntent la RD920 (187, 188 et 197) représentent un trafic de plus de 50000 voyageurs par jour ouvrable, à mettre en rapport avec les 45000 véhicules par jour qui empruntent la RD920. Si tous les usagers de ces bus n'empruntent pas la RD920, ils sont concernés indirectement par l'irrégularité générée sur cette portion.

Le plan de restructuration des bus pour l'ouverture de la ligne 4 du métro à Bagneux en 2021 n'est pas encore totalement défini. Cependant, les principes présentés en 2016 par IDFM prévoit une diminution importante de l'offre bus et l'abandon de l'arrêt « Croix d'Arcueil » qui ne nous semble pas acceptable (Cf notre courrier du 24/4 à IDFM). Dans le cas le plus défavorable, il resterait néanmoins au nord de l'avenue Victor Hugo, la ligne 188 et certaines courses de la ligne 187, soit de l'ordre de 15 courses par heure de pointe. Cela justifie la présence d'un couloir bus. Pour mémoire, le département des Hauts-de-Seine a aménagé, à juste titre, des couloirs bus avenue Marx Dormoy, en limite d'Arcueil et Montrouge, pour la ligne 323 qui a une fréquence bien moindre.

Plus largement, nous considérons que l'axe de la RD920 restera majeur pour la circulation des bus car il y a une forte densification tout le long (cf la ZAC Victor Hugo à Bagneux). De plus, l'usage des bus est complémentaire de celui du métro, comme en témoigne la fréquentation des bus parisiens. Enfin, la saturation et l'irrégularité du RER B vont probablement provoquer un report vers les bus d'une partie des usagers de la proche banlieue, sachant que les nouvelles rames plus capacitaires ne seront finies de livrer qu'en 2029...

Au vu de ces éléments, nous demandons, sous réserve des analyses fines de la RATP, un couloir bus, au moins dans le sens sud > nord, **en continu de l'avenue Carnot à Cachan jusqu'à la porte d'Orléans**. Un aménagement de type contre-allée ou en axial semble préférable pour éviter le stationnement intempestif dans ce couloir.

En outre, soulignons qu'Ile-de-France Mobilités peut apporter des financements allant jusqu'à 4 M€ /km pour les aménagements en faveur des bus, s'agissant d'un axe identifié au PDUIF de 2014 comme support d'un site propre bus, emprunté par la ligne de bus Mobilien 187.

Modes doux et sécurité routière

Une attention particulière doit être portée à la qualité des cheminements piétons (largeur, éclairage, revêtement) et à la sécurisation des traversées de la RD920, notamment au niveau du parvis de la station RER Bagneux.

Les pistes cyclables sur trottoirs proposées sont source de conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Il convient d'étudier un aménagement cyclable au niveau de la chaussée, par exemple à droite du stationnement VP quand il existe.

Enfin la présence d'un large terre-plein central arboré n'apparaît pas indispensable, surtout si la place manque pour faire un aménagement cyclable de qualité ou de larges trottoirs.

Cohérence avec les aménagements de la ville de Paris

La ville de Paris va réaménager dès l'été 2018 l'avenue du Général Leclerc qui prolonge la RD920 dans Paris. Il est nécessaire de prendre en compte cet élément dans l'élaboration du projet de la RD920, les problématiques de déplacement dans la métropole ne s'arrêtant pas aux frontières administratives.

* * *