

Avis sur le projet d'aménagement de la RD 920

L'Association des Usagers des Transports (AUT/ FNAUT Ile de France) estime que le projet d'aménagement n'est pas en accord avec les grandes priorités dégagées par les instances nationales et régionales en matière de déplacement. Il accorde aux autobus une place nettement insuffisante qui ne répond pas aux besoins des usagers.

D'UNE MANIERE GENERALE

Le projet méconnaît l'évolution nécessaire et inévitable vers une moindre place de l'automobile. Dans ses intentions affirmées, le projet vise à mieux partager l'espace entre ses différents usagers. Mais l'objectif visé pour les transports en commun peut être qualifié de minimal :

(cf tome 1, chap. 1.1.1 p 7)

"L'objectif étant multiple :

[...]

- Prendre en compte les transports en commun" : difficile d'être moins ambitieux à ce sujet !

(Chap 1.2.2.3 p 18) : *"Dans une logique de développement durable, le boulevard urbain doit permettre une mixité des usages (piétons, véhicules motorisés, cyclistes et transport en commun) dans un climat convivial et sécurisé. A ce niveau, l'implantation d'un itinéraire sécurisé et de qualité pour les modes doux (piétons et cyclistes), ainsi qu'une meilleure accessibilité et circulation des transports en commun sont au centre du projet de requalification urbaine.*

(Chap. 1.1.1 p 7) : *"L'ambition de ce projet est multiple ; il vise à la fois à fluidifier et apaiser la circulation sur l'axe considéré, à recomposer l'espace public pour un meilleur partage entre les différents usagers (automobilistes, poids lourds, cyclistes et piétons)" : on note l'absence des transports en commun quand il s'agit de recomposer l'espace.*

Ainsi, le projet n'intègre pas la perspective d'une réduction progressive de la place de l'automobile, et le nécessaire développement de celle des transports en commun, qui est pourtant prise en compte dans les documents plus généraux tels que la Loi sur l'Air et le Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France, et qui est relayé par les textes politiques émanant du Conseil général des Hauts-de-Seine et par le Grenelle de l'Environnement.

Il est clair que la RD 920 restera une voie d'accès automobile importante, mais cette importance est à relativiser en fonction de la réduction attendue du trafic automobile, qui résultera de divers facteurs comme la volonté de préparer des villes plus humaines, la lutte contre les émissions de CO2, l'augmentation inéluctable du coût des carburants. Le Sud des Hauts de Seine est une zone urbaine dense où, comme à Paris, l'automobile verra diminuer progressivement son attractivité.

Cette perspective générale a des conséquences sur ce qui est souhaitable pour l'aménagement de la RD 920, d'autant plus que, dans sa partie concernée, cet axe comporte deux secteurs très contraints que sont les centres-villes d'Antony et Bourg-la-Reine.

EN MATIERE DE CIRCULATION DES AUTOBUS, LE PROJET N'EST PAS ACCEPTABLE.

1) La RD920 dans son ensemble est un axe nord-sud essentiel pour les TC sur le plan régional.

Le grand axe de transport collectif équivalent à la RD 920 est la ligne de RER B. Cette ligne est déjà très chargée (saturée à certaines heures), et on ne sait pas quand sa capacité pourra

être significativement augmentée, ni même si c'est possible. Le trafic sera encore augmenté par la création du cluster scientifique et technologique du plateau de Saclay, pour lequel le RER B restera un moyen privilégié pour rejoindre Paris (comme l'atteste la présentation par le Secrétariat d'Etat à la Région capitale).

Cette observation, conjuguée avec la priorité affirmée pour le développement des transports en commun, plaide pour que soit facilité le trafic des autobus sur la RD 920. L'importance de la RD 920 pour la circulation des autobus est attestée en outre par le fait que le SDRIF approuvé par le Conseil régional prévoit un TCSP entre Longjumeau et la Porte d'Orléans. Le trajet est spécifié : la RD 920. Quant au mode, il s'agirait d'un tramway ou d'un bus en site propre.

Il est évident que l'aménagement de la RD 920 entre le Nord de Massy et Bourg-la-Reine ne peut être effectué sans tenir compte de la suite de la voie, jusqu'à la porte d'Orléans. Le dossier d'enquête présente succinctement le principe d'aménagement de la partie Nord vers la porte d'Orléans comme étant défini sans aménagement pour les bus (pas de site propre axial en particulier). Or ce n'est pas la position publique des maires, notamment de Cachan et de Montrouge, ni du CG94. Cette présentation tronquée de la réalité laisse à penser qu'il n'y a aucun besoin de TC le long de la RD920 et fait croire qu'il y a une cohérence entre les aménagements proposés pour les parties Sud et Nord. Ce n'est pas le cas.

2) Le projet pour le segment Antony - Bourg la Reine ignore presque totalement les autobus.

Les objectifs du projet mentionnent bien que « ...une meilleure accessibilité et circulation des transports en commun sont au centre du projet de requalification urbaine ».

Mais les propositions sont quasi-inexistantes : en II.2 (p20), dans la rubrique « *Intégration des transports en commun* », on trouve simplement la proposition (que nous approuvons) de quais bus aux arrêts, et celle d'une voie en site propre sur une petite longueur, à Bourg-la-Reine, qui est simplement l'amélioration d'une voie bus existante ; ce modeste couloir bus unidirectionnel est pompeusement et improprement appelé « *Transport en commune en site propre* » alors qu'il n'a ni la longueur ni le double sens qui sont requises pour la qualification de TCSP. Par contre, la voie de bus actuelle, allant vers le Sud à partir de la gare de Bourg-la-Reine, est supprimée, ce qui est une régression importante.

Au total, le projet comporte ainsi 340 m d'aménagement consacrés aux transports en commun, soit 2 % du linéaire total (9 km x 2 sens).

D'une manière générale, l'amélioration de la circulation des autobus doit se faire par la réalisation de couloirs réservés aux autobus et aux cyclistes, au lieu des contre allées que le projet multiplie, et qui occupent beaucoup d'espace avec le seul avantage d'éviter que les manœuvres de stationnement se fassent sur les voies de circulation générale.

A l'approche de la Croix de Berny, en venant du Nord, et de la place de la Libération à Bourg-la-Reine, en venant du sud, où le besoin de l'autobus 197 est flagrant et où l'espace est large, une voie pour le bus devrait être réservée, ce qui est aisément possible en limitant le terre-plein central.

Pour les autobus qui se dirigent vers l'ouest depuis la gare RER de Bourg-la-Reine (lignes RATP 388, 390, 394), une solution doit être trouvée à l'abord de leur terminus, pour éviter des itinéraires longs et pénalisants. La situation actuelle est d'autant plus insupportable que la ligne 390 est destinée à devenir un axe Mobilien : cette perspective n'est pas prise en compte par le projet présenté. L'arrêté du maire de Sceaux qui interdit la circulation des autobus RATP dans la rue Léo Delibes, et oblige ceux-ci à adopter des itinéraires via la RD 920, qui sont longs et pénalisants pour les usagers, a aggravé cette situation, mais son abrogation ne suffirait pas à assurer un fonctionnement satisfaisant. La situation est presque aussi grave pour les autobus qui vont vers l'Est (172 et 192), d'autant que le 172 est déjà une ligne Mobilien. La réalisation d'un contre-sens pour autobus sur le Bd Joffre, au Nord de la gare RER, dans le sens Sud-Nord, paraît la solution la plus adaptée. Le rejet de cette solution, selon le dossier

d'enquête, à cause de « l'opposition de la population », donne aux riverains un poids disproportionné par rapport à celui des usagers, qui ont beaucoup moins eu l'occasion de s'exprimer (note 1) ; les arguments contre ce choix ne sont pas précisés.

La solution consistant à faire partir les bus de la gare à travers les terrains de la RATP vers la rue des Rosiers présente des inconvénients de coût et de gêne aux riverains nettement supérieurs à ceux du contresens.

EN CE QUI CONCERNE LES VEHICULES AUTOMOBILES, il nous semble opportun que l'aménagement prévoie deux régimes de vitesse maximale.

Une vitesse de 50 km/h pourrait être adoptée dans les parties les plus roulantes, comme au Sud du centre d'Antony et entre la Croix de Berny et le carrefour de la Libération, à Bourg-la-Reine. Par contre, les centres-villes devraient être aménagées en zones 30.

En matière de stationnement : il n'est pas supportable à terme que, dans ces deux secteurs, le projet prévoie qu'une grande part de l'espace soit consacrée au stationnement en surface des voitures (contre-allées, stationnement le long des voies). Des solutions doivent être recherchées hors de l'axe RD 920. Celles-ci peuvent être trouvées, tant dans le centre d'Antony que dans celui-ci de Bourg-la-Reine, par la conjonction de deux possibilités : l'utilisation de parkings en ouvrage, dont le coût serait compensé par le paiement par les utilisateurs, et le report sur certaines voies à proximité.

L'argument du besoin des commerces a fait la preuve de sa faiblesse : les exemples abondent pour montrer que les commerces profitent plus d'un aménagement urbain de qualité que d'un stationnement à proximité immédiate. La situation particulière des commerçants du marché de Bourg-la-Reine a été évoquée lors de diverses réunions. Il nous semble tout à fait aberrant qu'une solution à ce problème n'ait pas encore été trouvée par mise à disposition de places de stationnement à quelque distance du marché. Au pire, le circuit des autobus peut être modifié les mercredis et samedis matin, jours de marché. A terme un stationnement en ouvrage au dessus du marché pourrait être envisagé.

EN CE QUI CONCERNE LES ITINERAIRES CYCLABLES, on constate des carences importantes. Le projet présenté prévoit l'aménagement - indispensable - d'une partie du trajet. Il est insuffisant à deux titres :

- dans la traversée d'Antony, il n'y a pas continuité, et les cyclistes se voient imposer un long détour ;
- les contre-allées, telles qu'elles sont prévues à Bourg-la-Reine, consomment beaucoup d'espace, et ne sont pas très bonnes pour les cyclistes qui devraient y supporter les manœuvres de stationnement, souvent imprévisibles, des automobilistes. Elles peuvent parfaitement être remplacées par des couloirs de bus élargis.

Le 20 juin 2010

Association des Usagers des Transports,
délégation des Hauts de Bièvre, 2 rue du Dr Roux, 92330 Sceaux
aut.cahb@orange.fr

➤ ¹ Les lignes en question sont très fréquentées : 172 (Bourg la Reine RER / Créteil l'Echat) : 17 800 usagers/jour ; 388 (Bourg la Reine RER /Châtillon Montrouge) : 9 800 usagers/jour ; 390 (Bourg la Reine RER / Velizy Hotel de Ville) : 6 900 usagers/jour ; 192 (Robinson RER / Rungis MIN) : 9 200 usagers/jour ; 394 (Bourg la Reine RER /Issy Val-de-Seine) : 4 500 usagers/jour (nouvelle ligne, en développement).