

# Collectif RD920 en transition

## Quel futur pour la RD 920 ?

24 juin 2021

Les associations environnementales et d'usagers des mobilités ont interpellé les candidats aux élections régionales et départementales sur leur vision du devenir de la RD 920, infrastructure routière majeure du Sud Francilien, à nouveau au cœur des débats alors qu'une nouvelle étape de son aménagement se profile.

Nous rendons publiques ici les prises de positions que nous avons reçues directement ou par voie de presse, et nous rappelons le contenu de notre interpellation

### Listes candidates aux élections régionales

Les six principales listes conduites par Valérie Pécresse, Julien Bayou, Jordan Bardella, Laurent Saint-Martin, Audrey Pulvar et Clémentine Autain ont été interrogées. Nous avons reçu une réponse de la part de Laurent Saint-Martin et une réponse de la liste conduite par Julien Bayou, dont nous rendons public le contenu

#### Réponse de Laurent Saint-Martin, tête de la liste Envie d'Ile-de-France (majorité présidentielle):

*Vous m'avez transmis votre communiqué de presse en date du 12 mai dernier, dans lequel vous interpellez les différentes listes aux élections régionales et départementales sur le devenir de l'infrastructure majeure qu'est la RD920. La définition d'une vision nouvelle, plus apaisée, plus conviviale, véritablement multimodale de cet axe que vous appelez de vos vœux m'est familière, puisqu'elle s'inscrit dans plusieurs des 154 propositions des listes Envie d'Ile-de-France que je conduis :*

- *la proposition 108 traite du développement des transports, et notamment de nouveaux projets de tramways,*

- la proposition 111 vise à faire de l'Île-de-France une région 10-15-30 à l'horizon 2030 : un transport collectif à 10 mn, une offre de services et commerces à 15 mn, un lycée à 30 mn,
- la proposition 118 vise à mettre en place le RER Vélo, à doubler la taille du réseau de pistes cyclables et à les sécuriser,

*En ce qui concerne l'axe RN20/RD920, j'ai pris position lors de mon déplacement récent à Longpont pour que le projet de TCSP inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France ne soit pas abandonné comme le laissent supposer certains de mes concurrents, mais au contraire qu'il puisse voir le jour.*

*La partie Hauts-de-Seine et Val-de-Marne de cet axe ne fait pas exception. Il serait inconcevable, alors que l'horizon de la transition écologique se rapproche, d'aménager cet axe en ignorant ou en minimisant les mobilités autres que la voiture.*

*Au contraire, les dimensions propices de cet axe en font un lieu privilégié pour y faire cohabiter harmonieusement :*

- un transport de surface performant notamment entre la Porte d'Orléans et la Croix de Berny,
- des pistes cyclables larges dans l'esprit des coronapistes, qui ont été un succès sur cet axe, et du futur RER Vélo,
- des trottoirs élargis en liaison avec le développement des fonctions urbaines et commerciales de cet axe,
- et ce, en maintenant l'écoulement d'un trafic automobile apaisé.

*Président de la Région Île-de-France, je veillerai à ce que les études d'aménagement de cet axe reprennent sur de nouvelles bases, en confrontant différents scénarios, ce qui ne s'est jamais fait jusqu'ici, en liaison avec les différentes collectivités concernées notamment celles compétentes sur la voirie, les différentes associations de cyclistes et d'usagers de transports, et en mobilisant le meilleur de l'ingénierie transport.*

*J'espère que ces précisions répondent aux attentes des quelque 40 associations que vous représentez, et je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de ma considération respectueuse.*

**Laurent SAINT-MARTIN**

## **Réponse de la liste l'Écologie évidemment ! conduite par Julien Bayou (EELV)**

*Merci de nous avoir sollicité sur le sujet de la RD 920. C'est un axe majeur de desserte de l'Île-de-France et d'entrée dans la capitale dont vous avez rappelé les éléments historiques dans votre courrier.*

*Aujourd'hui, l'ancienne Nationale 20 est dévolue dans sa gestion et son entretien au niveau départemental. Elle a ceci de singulier qu'elle constitue pour une grande partie la frontière entre les Hauts de Seine et le Val de Marne.*

La Région, compétente sur les transports et sur le schéma d'aménagement de l'Île-de-France, a un rôle prépondérant à jouer. Les écologistes souhaitent statuer sur ce sujet de façon concertée avec les organismes spécialisés.

De façon générale, nous nous retrouvons dans l'ensemble des propositions que vous portez. Nous vous détaillons ci-dessous notre position sur l'ensemble des sujets que vous évoquez.

**La modération du trafic automobile** est l'un des objectifs prioritaires de notre politique transport. Nous ferons des gares des pôles multimodaux, notamment grâce à l'installation de parkings relais en grande couronne, pour encourager les automobilistes à emprunter les transports en commun. Aussi, nous encourageons les zones à faible émission et à trafic limité pour réduire le trafic.

En ce qui concerne la RD 920, comme vous l'indiquez si bien, la réduction de l'usage de la voiture permettra un nouvel usage des abords de cette route devenue plus apaisée, respirable et vivable.

Réduire l'usage de la voiture implique de donner aux Francilien·nes une solution de transport adaptée à leurs besoins. Nous voulons que chaque ménage se trouve à 15 minutes d'une offre de transport fiable, confortable et sécurisante afin de réduire la dépendance à la voiture. Pour cela, nous intensifierons le réseau de bus de 50% et élargirons les zones et plages horaires du transport à la demande pour assurer une desserte plus fine du territoire.

**La mise en place d'un tramway peut être une excellente solution** afin de joindre la Porte d'Orléans à la Croix-de-Berny. Nous sommes favorables à la réalisation d'études à ce sujet. Nous appuyons déjà de nombreux projets de lignes ou d'extension de lignes de tramway au sein de la région Île-de-France : T5, T7, T10, T11, T12, T13 etc.

L'apaisement du routier permettra, comme vous le soulignez, de **redéfinir les espaces publics**, notamment en donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes. Nous investirons 1 million d'euros pour réaliser des aménagements piétons et 12 millions par an pour les infrastructures cyclables. Nous voulons sortir du tout pour la voiture pour permettre aux Francilien·nes de se déplacer paisiblement, sans être gênés par cette mobilité envahissante.

Un développement économique et urbain harmonieux sera permis par un aménagement plus juste et équilibré des territoires. À ce titre, nous éviterons que l'ensemble des activités soient concentrées dans les mêmes endroits. Au contraire, **nous relançons l'économie dans les villages et les communes rurales** pour les faire revivre. Paris et sa petite couronne concentrent la majorité des activités de la Région : 68% des emplois sont ainsi concentrés sur 6% du territoire. Les écologistes veulent garantir un accès équitable aux infrastructures et aux services aux habitants de l'ensemble de la Région, y compris en grande couronne.

Par ailleurs, nous souhaitons végétaliser les espaces urbains vidés des infrastructures routières pour faire de l'Île-de-France un espace où il fait bon vivre. Nous souhaitons mettre en œuvre les recommandations de l'OMS qui indique qu'il doit y avoir 15 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant.

Enfin, comme nous l'avons déjà évoqué, nous souhaitons augmenter la part modale du vélo de 2% à 10% et 20% en zone dense. Pour cela, nous développerons les infrastructures nécessaires et notamment la réalisation de 1700 km de pistes cyclables. Ces dernières s'appuient notamment sur **les corona pistes, que nous comptons pérenniser**. Pour ne pas pénaliser l'usage des bus, ces pistes cyclables doivent être séparées des voies de bus.

Vous nous trouverez donc à vos côtés pour pouvoir travailler dans ce sens sur cet axe routier, dont les utilisations ont été modifiées pendant la pandémie.

Nous vous remercions une nouvelle fois pour vos recommandations, et restons à votre disposition si vous souhaitez des précisions complémentaires. Cordialement,

Avril Julienne  
Rédactrice de projet - l'Écologie évidemment !  
Régionales 2021 - Île-de-France

## Autres prises de positions

En sus des prises de position des listes régionales, des prises de position sont intervenues émanant de candidats aux élections départementales et/ou de maires :

### Pierre Ouzoulias, Conseiller Général sortant de Bagneux- Bourg la Reine et candidat à sa réélection (PCF)

*J'ai bien noté votre demande. J'ai tenté de peser sur les choix de rénovation de cet axe [la RD 920]. Je pense que la mobilisation des associations et les leçons tirées de la pandémie peuvent donner après l'élection plus de force à une remise à plat du projet départemental. Si je poursuis mon mandat, je m'investirai de nouveau sur ce dossier.  
Bien cordialement, Pierre Ouzoulias*

### Roger Pronesti, candidat de la majorité présidentielle sur le canton de Montrouge-Malakoff

*Laure Camus et moi-même, candidat dans le canton Montrouge Malakoff dans les Hauts de Seine , avons déjà inscrit dans notre programme ce type de mesures pour la RD 920.*

*La RD920 est un point de préoccupation majeur pour notre canton. Si nous sommes élus nous nous engageons à y porter une attention toute particulière et à **defendre les points cités dans votre communiqué.***

*Laure Camus et moi-même, validons et signons votre communiqué.  
Cordialement*

*Roger Pronesti*

*Candidat sur le canton de Montrouge Makakoff pour la majorité présidentielle*

### Joachim Timotéo, Conseiller Général sortant du canton de Montrouge-Malakoff et candidat à sa réélection (PS)

*Prise de position relatée par le Parisien (article ci-joint)*

### Etienne Lengereau, Maire de Montrouge (UDI) et candidat sur le canton de Montrouge-Malakoff

*Prise de position relatée par le Parisien (article ci-joint)*

**Philippe Laurent, Maire de Sceaux (UDI) et remplaçant de M. Georges Siffredi, candidat sur le canton de Châtenay-Malabry-Sceaux**

*Message adressé le 29 novembre 2020 en réaction au courrier adressé alors au Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine*

*Je vous remercie de m'avoir adressé copie de la lettre que vous avez envoyée au président du conseil départemental des Hauts-de-Seine.*

*J'en partage l'esprit.*

*Je souhaite d'ailleurs vous rappeler qu'en 2010, lors de la concertation préalable aux opérations de réaménagement de la RD 920, le CL3D et le conseil municipal de Sceaux avaient demandé l'étude d'un TCSP sur cette voie départementale, dont les dimensions permettaient cet aménagement, qui aurait été de nature à alléger le trafic du RERB alors même qu'on n'avait pas commencé à évoquer le Grand Paris Express. Voyez les pièces jointes.*

*A cette époque, les autres communes étaient plutôt opposées à cette idée, et aucune association ne s'était intéressée à l'affaire. La réunion de concertation à Sceaux avait d'ailleurs mobilisé moins de 10 personnes ...*

*C'est maintenant un peu tard, en tout cas pour faire partir ce TCSP au moins d'Antony ...*

*Bien à vous,*

*Philippe Laurent  
Maire de Sceaux*

# Le Parisien

## Hauts-de-Seine : l'aménagement de l'ex-N20 s'invite dans la campagne électorale

Un collectif regroupant une quarantaine d'associations interpelle les candidats sur le devenir de l'ex-N20 devenue RD920, dont la partie sud a été modernisée entre 2011 et 2019 mais ne fait déjà plus l'unanimité. Il plaide pour la mise en place d'un tram et d'un grand plan vélo le long de la départementale.



Antony, le 2 juin. Le collectif "RD 920 en transition" ne goûte guère aux pistes cyclables sur trottoir, comme ici avenue Raymond-Aron. LP/M.L.

**Par Marjorie Lenhardt** Le 11 juin 2021 à 15h36

Une colonne d'enfants à vélo défile sur l'étroite piste cyclable de l'avenue Raymond-Aron, à Antony. « Voilà un aménagement typique de la D 920, une petite piste cyclable sur trottoir, ce n'est pas très convaincant et voyez comme elle est utilisée ! Il y a un réel besoin. »

Pour Jean-Claude Degand, porte-parole du collectif « RD 920 en transition », [les aménagements réalisés entre 2011 et 2019 entre Massy et Bourg-la-Reine](#), sur la partie sud de l'ex-N20, n'apportent déjà plus entière satisfaction. Alors que la section nord - empruntée à certains endroits par 36 000 véhicules/jour en moyenne et traversant les communes de Bourg-la-Reine, Cachan (Val-de-Marne), Bagneux, Arcueil (Val-de-Marne) et Montrouge - doit faire l'objet d'une enquête publique dans les prochains mois, le regroupement ne souhaite pas que les mêmes « erreurs » y soient reproduites, c'est-à-dire des pistes cyclables sur trottoirs et des couloirs de bus interrompus.

À la veille des élections régionales et départementales, ce collectif rassemblant des cyclistes et citoyens de l'axe, l'association des usagers des transports d'Ile-de-France et la CATTE (regroupant elle-même 39 associations pour la transition écologique de Vallée Sud-Grand Paris) interpelle donc les différents candidats. Ils réclament notamment un « vrai grand plan vélo » et la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP).

## **« On fait peur aux mamies quand on roule sur les trottoirs »**

« Aujourd'hui, [les coronapistes](#) réinterrogent le rôle de cette artère. En quelques semaines à l'été 2020, des aménagements généreux pour les cyclistes, avec une voie de 3,50 mètres dans chaque sens, ont été mis en place, et ont immédiatement rencontré un fort succès », remarque « RD 920 en transition » dans un communiqué.

Place du Général-de-Gaulle, à Antony, il ne leur a par exemple pas échappé que de larges voies cyclables ont été dessinées en parallèle des pistes sur trottoir déjà existantes. « Cela montre bien que ce n'est pas satisfaisant. On fait peur aux mamies quand on roule sur les trottoirs, c'est vrai ! », observe avec humour Jean-Claude Degand, lui-même cycliste du quotidien.



Antony, le 2 juin. De gauche à droite, Eric Voignier, porte-parole de la CATTE, qui regroupe les associations pour la transition écologique de Vallee-Sud Grand Paris, Marc Pélissier, porte-parole de l'Association des usagers des transports, et Jean-Claude Degand, porte-parole du collectif de la RD920 en transition, se trouvent ici devant les aménagements réalisés sur la D920 avenue Raymond-Aron. LP/M.L. LP/Marjorie Lenhardt

Dans l'immédiat, le collectif demande la pérennisation des coronapistes, dans l'esprit des réalisations récentes, d'Antony à la Porte d'Orléans. Mais il va plus loin. Lors de la consultation de 2018, les membres de l'AUT-IDF plaidaient déjà pour [la mise en place d'un TCSP](#). Les militants réclament désormais une étude pour la mise en place d'un tramway de la porte d'Orléans à la Croix de Berny.

« Sur la première couronne, on commence à avoir de bons systèmes lourds avec le RER, la prolongation du métro et le Grand Paris Express mais au niveau local, pour les plus courtes distances, les gens prennent encore beaucoup la voiture car il ne reste qu'une ligne de bus et sa fréquence n'est pas très attractive. Pour la transition écologique, il faut travailler sur ces transports-là », estime Jean-Claude Degand.

« Le tram, c'est 500 mètres de distance entre chaque arrêt et c'est le moyen de transport public idéal pour les personnes âgées », argumente Marc Pélissier, président de l'AUT-IDF.

## **Le collectif a le soutien de la gauche et de LREM**

Le collectif a déjà reçu une réponse favorable du candidat (LREM) à la présidence de la région, Laurent Saint-Martin, qui s'est positionné pour que le projet de TCSP inscrit au Schéma directeur de la région Ile-de-France ne soit pas abandonné. Le sénateur et conseiller départemental de Bagneux [Pierre Ouzoulias \(PCF\)](#) s'est également prononcé en faveur d'une « remise à plat du projet départemental », au regard des leçons tirées de la pandémie, tout comme [Joaquim Timotéo](#), conseiller départemental (PS) sortant et Philippe Laurent, maire (UDI) de Sceaux et conseiller régional sortant.

En 2010 déjà, le conseil municipal de Sceaux s'était prononcé en faveur d'un TCSP. En revanche, Étienne Lengereau, maire (UDI) de Montrouge et candidat aux cantonales, se montre favorable au projet, tel que prévu. « Avoir une voie réservée pour chaque mode de transport, ce n'est pas possible, même si je suis pour le volontarisme en matière de vélo mais il n'y aura pas de tram sur cette partie puisqu'il est prévu de prolonger le T6 sur la D 906 [*NDLR : parallèle à la D 920*]. »

Pour autant, rien n'est encore figé comme l'indique le département des Hauts-de-Seine qui prévoit, avec le conseil départemental du Val-de-Marne, de consacrer près de 63 millions d'euros au projet. « L'enquête publique doit se dérouler en 2021. Cette date permettra de prendre en compte les avis des nouveaux élus (maires, conseillers départementaux). Et d'échanger avec toutes les parties prenantes, dont les associations cyclables font évidemment partie, en contribuant à la préparation de l'enquête publique. Les citoyens auront donc encore la possibilité de s'exprimer », souligne Philippe Caron, directeur des mobilités au département des Hauts-de-Seine.

À ce stade, le début des travaux est prévu pour 2024, avec une fin prévisionnelle pour 2028.

# Collectif RD920 en transition

## COMMUNIQUE DE PRESSE

### La RD920 entre passé et futur : *Faire de la RD 920 un modèle de transition écologique*

12 mai 2021

*La RN 20 est entrée dans l'Histoire de France quand en août 1944, elle fut le théâtre de combats pour permettre la pénétration de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée du général Leclerc vers la capitale. Elle fut ensuite l'une des routes de l'évasion par l'automobile, symbole de liberté pour tous. Le développement des autoroutes voisines A6 et A10 l'a rendue à un trafic de proximité, restant important à la mesure de l'urbanisation toujours croissante.*

*Ces dernières années ont pourtant vu une baisse du trafic, et la RD 920 a commencé à évoluer dans sa partie sud entre Bourg-la-Reine et Massy, avec notamment des aménagements cyclables, malheureusement pas très convaincants.*

Aujourd'hui, les *coronapistes* réinterrogent le rôle de cette artère. En quelques semaines à l'été 2020, des aménagements généreux pour les cyclistes, avec une voie de 3,50 m dans chaque sens ont été mis en place, et ont immédiatement rencontré un fort succès : on observait avant le nouveau confinement d'octobre une part modale des vélos de 16% à Antony à l'heure de pointe du matin, de 30% à Montrouge (source CD92).

Alors que l'avenir de la RD 920 devrait revenir en débat à l'automne, et à l'occasion des élections régionales et départementales, la CATTE qui regroupe les associations pour la transition écologique de Vallée-Sud Grand-Paris, l'AUT qui représente les usagers des transports d'Ile-de-France, rejointes par des cyclistes de l'axe dans le Collectif RD 920 en Transition, interpellent les candidats et les élus, et leur font des propositions pour le futur de cet axe :

- **Modération importante du trafic automobile**, en vitesse et en volume, pour correspondre aux objectifs nationaux et locaux des nouveaux Plans Climat Air et Energie Territoriaux, et augmenter la place et la sécurité des piétons et vélos, les futurs aménagements devant néanmoins conserver la capacité d'accueillir des convois exceptionnels ;
- **Etude de la mise en place d'un tramway** de la Porte d'Orléans à la Croix-de-Berny, à l'instar des grands axes routiers voisins, conformément au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et au PDU-IF (Plan de Déplacements Urbains). Inscription de réservations à cet effet dans tout projet d'aménagement de la RD 920. Maintien dans un premier temps de la circulation des bus.

- **Requalification de l'espace public** et du linéaire bâti, permise par l'apaisement routier, pour envisager un développement économique (commerces et activités) et urbain harmonieux ;
- Dans l'immédiat, **pérennisation des coronapistes** dans l'esprit des réalisations récentes d'Antony à la Porte d'Orléans, et sécurisation des carrefours et des zones de transition, sans pénaliser la circulation des bus.

Alors que nous avançons vers un monde inéluctablement différent, prenant conscience des impacts de nos actions, il convient de reprendre dans leur ensemble les études d'aménagement de cet axe unique par sa taille dans le sud francilien.

Les études menées jusqu'ici ne semblent plus correspondre aux besoins à venir : saturation toujours plus rapide des systèmes de transport environnants, cheminements cyclables insuffisamment capacitaires, bande centrale végétalisée inaccessible et souvent interrompue.

Tout plaide aujourd'hui pour l'ouverture d'un **débat réactualisé sur le devenir de cet axe** pour imaginer la RD 920 du futur et de la transition écologique. Nous proposons la réalisation d'un appel à projets ouvert qui mobilise le meilleur des savoir-faire dans le domaine.

**CATTE**

**Collectif RD920 en Transition**

**AUT - FNAUT IDF**

---

**CATTE**, Coordination des Associations du Territoire pour la Transition Ecologique regroupe 38 associations pour la transition écologique établies dans les 11 communes du Territoire Vallée-Sud Grand-Paris dont Antony, Bagneux, Bourg-la-Reine, Montrouge et Sceaux directement sur l'axe de la RD 920.

**AUT**, Association des Usagers des Transports constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Le **Collectif RD 920 en transition** rassemble sur ce projet l'AUT – FNAUT IDF, la CATTE, et des cyclistes et des citoyens de l'axe RD 920.

**Contacts presse :**

- Jean-Claude Degand, Collectif RD 920 en Transition : 06.10.01.73.44
- Marc Pélissier, AUT : 06.75.66.08.66
- Eric Voignier, CATTE : 06.52.11.76.55