

Concertation préalable au projet d'aménagement de la RD920

PROPOSITIONS DES VERTS DE LA COMMUNAUTE D'AGLOMERATION DES HAUTS-DE-BIEVRE (CAHB)

La priorité aux transports en commun et aux modes doux de circulation doit être au centre du projet d'aménagement de la RD920, afin d'améliorer la qualité de vie de la population et de répondre aux exigences de développement soutenable. Ces exigences font l'objet de recommandations, de textes officiels dans lesquels la diminution de la place voiture individuelle et des poids lourds est essentielle. Citons :

La Loi sur l'Air

Le Plan de Déplacements Urbains de la région Ile de France (PDUIF)

Le Plan Local de Déplacement (PLD) de la CAHB qui prévoit de décharger la RD 920 de son trafic de transit.

Les engagements de l'Europe d'une diminution de 20% des GES pour 2020, qui obligent la réduction des trafics des véhicules motorisés.

Les recommandations du GIEC d'une réduction de 80% des GES pour 2050.

La préservation de ce qui reste d'énergie fossile, en particulier de pétrole, ressource non renouvelable en voie d'épuisement.

Notre position:

Nous partageons de nombreux objectifs exposés par le CG92 pour l'aménagement de la RD920 : apaiser la circulation tout en assurant la fluidité du trafic, créer et sécuriser une continuité des itinéraires cyclables, prévoir systématiquement l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, réaliser un aménagement urbain cohérent, valoriser le capital vert. Malheureusement certains objectifs importants ne se retrouvent pas dans le projet eux-mêmes bien peu ambitieux, en particulier en matière de transports en commun (indispensable pour fluidifier le trafic) et de pistes cyclables.

Nous proposons:

1. De prendre en compte l'étude et les propositions du Comité d'Axe de la N20 qui avait sur plusieurs années travaillé sur le projet, en retenant la possibilité de transports collectifs.
2. L'aménagement d'une voie de bus en site propre d'une part et d'une voie continue réservée aux vélos d'autre part, de la Porte d'Orléans jusqu'à Massy dans les deux sens. Sur les tronçons les plus étroits, ces deux voies peuvent se rejoindre en une seule voie suffisamment large. Ceci permettra:
 - 2.1 de désengorger le RER de la ligne B qui est en état de saturation, et qui ne pourra pas absorber tous les usagers potentiels, même en introduisant des améliorations.
 - 2.2 de fluidifier la circulation des bus qui chaque jour aux heures de pointe sont bloqués par des automobilistes souvent seuls dans leur véhicule.
 - 2.3 de réduire le temps d'attente de plus en plus long des usagers des bus.

3. Un meilleur usage de la voie publique : en effet sur certains tronçons étroits le projet fait le choix du maintien du stationnement automobile (2 fois 2 mètres de chaque côté), sur d'autres il propose des terre-pleins centraux (peu utiles), aux dépens de voies dédiées aux TC et ou pistes cyclables.
4. La continuité totale et sécurisée des voies cyclables. Dans le projet actuel elles sont en effet inexistantes sur certains tronçons d'Antony et chaotiques à Bourg-la-Reine. L'option des pistes cyclables sur les trottoirs nous paraît dangereuse.
5. Que le vélo ne soit pas considéré uniquement comme une activité de loisir, mais aussi comme un moyen de déplacement à part entière. Rappelons à ce propos :
 - 5.1 qu'en ville jusqu'à 5 km/h, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement,
 - 5.2 que pour l'utilisateur le vélo revient bien moins cher que la voiture,
 - 5.3 que pour le commerce, les cyclistes et les piétons sont des clients fidèles qui dépensent jusqu'à deux fois plus que les automobilistes, en outre les cyclistes ne sont par nature pas clients des grands centres commerciaux périphériques et préfèrent les commerces locaux
 - 5.4 que pour la collectivité, la réalisation des infrastructures pour les cyclistes (notamment stationnement) et leur fonctionnement sont bien moins chers que celles des voitures, sans compter les effets externe de la pollution et de l'effet de serre.
6. Concernant le stationnement automobile, de rechercher la juste mesure permettant une desserte raisonnable des activités des centres ville, sans encourager l'usage excessif de la voiture et sans nuire à la circulation de TC et des vélos.

En Conclusion nous demandons:

Que le projet d'aménagement de la RD920 conçu par le Conseil Général des Hauts-de-Seine soit revu en profondeur afin de prendre en compte les besoins réels de la population et les réglementations et schémas régionaux, nationaux et internationaux en vigueur en matière de développement soutenable.

Que la priorité dans ce projet d'aménagement soit donnée aux transports en commun et aux circulations douces (vélo, marche à pieds, déplacement des personnes à mobilité réduite, poussettes, pédibus, etc.).

Que le projet soit accompagné de la réduction effective de la vitesse des automobiles (30 km/h maximum en cœur de ville, et 50 km/h maximum sur le reste).

Enfin dans un souci de cohérence nous demandons aussi:

- 1- que le projet soit mieux précisé aux abords de la place de la gare à Bourg la Reine, place qui s'ouvre sur la RD 920 et dont le réaménagement est à l'étude actuellement
- 2 - que soit clarifié le lien entre le projet de bus en site propre à Antony annoncé par M. Patrick Devedjian et le projet RD 920 si, comme nous le demandons, une place digne de leur importance est dédiée aux TC dans le projet final.