Le 16 mars 2022, la Ville d'Arcueil avait fait part de son avis dans le cadre de l'enquête environnementale sur l'aménagement de la section nord de la RD920. Veuillez trouver ci-après l'avis que nous portons au projet de requalification de la RD920 Nord dans le cadre de l'enquête publique lancée par votre département le 30 janvier 2023.

Pour la ville d'Arcueil, je souhaite que ce projet présenté en enquête publique soit à la hauteur des enjeux du 21ème siècle que sont les enjeux des limites des ressources naturelles, le dérèglement climatique comme l'effondrement de la biodiversité, et ce dans un contexte d'inégalités sociales sans précédents. Il me semble qu'en l'état ce n'est pas totalement le cas.

Depuis la précédente concertation sur le projet datant de 2018, de nombreux événements ont changé la situation : Crise sanitaire et accélération des mobilités à vélo, guerre en Ukraine et explosion des prix des carburants, inflation, dernier rapport du GIEC en 2022 mettant en avant un risque sans changement majeur d'un dépassement des +1,5°C dès 2030. De nombreuses incertitudes, une urgence climatique et une évidente évolution des attentes de la population sur les questions environnementales qui nous somment d'agir.

Alors que ce projet doit voir le jour au mieux en 2025-2026, il est fait pour fonctionner pendant au moins les 3 décennies à suivre, soit jusqu'en 2050. Il parait raisonnable de penser que les mobilités auront profondément changé par rapport à la situation actuelle, en particulier au regard des engagements pris pour lutter contre le dérèglement climatique, mais aussi par le déclin annoncé et déjà amorcé des ressources pétrolières au niveau mondial.

Dans ce cadre, le projet de requalification de la RD920 se doit d'intégrer dans son ADN la capacité d'évoluer dans les prochaines années et décennies. La mise en place du terre-plein-central planté, pour lequel j'avais fait part de notre opposition, fige pour l'avenir un profil en travers de l'axe plutôt que de l'ouvrir sur des perspectives de transformation future.

De plus, l'enjeu piéton est également un enjeu fondamental : le positionnement des aménagements cyclables au niveau du trottoir et en particulier avec un trafic vélo déjà élevé sur l'axe (2000 cyclistes/jour en 2020. Combien en 2025 ?), ne me semble pas satisfaisant pour la sécurité et pour le confort des piétons cheminant sur l'axe. Comme pour les cyclistes et particulièrement sur la section Arcueillaise du Projet, un manque de traversées piétonnes est à relever en lien par exemple avec l'arrivée du métro 4 à Bagneux.

Enfin, la question des arbres est également un enjeu fort pour la ville d'Arcueil qui souhaite que tous les arbres sains existants ne soient pas abattus. Pour ce faire, il peut être envisagé de supprimer le terre-plein central afin de redonner des espaces en rive pour les piétons et cyclistes, et ainsi garder le positionnement des arbres. Il a été montré au dernier comité de pilotage que techniquement parlant il est possible de respecter dans ce cadre la sécurité incendie.

Au vu de l'ensemble de ces principaux objectifs, il me semble stratégique et indispensable de travailler à ce que le projet soumis à l'enquête publique puisse ouvrir des perspectives supprimant le terre-plein-central pour se donner plus de latitude dans l'aménagement des rives de la RD et d'intégration de son évolutivité dans le temps.

Enfin, afin de compléter les grands enjeux décrits ci-dessus, je vous propose en complément, un ensemble de points techniques classés par thématiques qu'il convient aussi de prendre en considération :

Pistes cyclables

La RD920 est un axe cyclable structurant du territoire : il constitue la ligne n°4 du réseau du Plan Vélo Métropolitain, reliant Bourg-la-Reine jusqu'à Paris. Cet axe devrait donc faire l'objet d'aménagements cyclables à haut niveau de service, adaptés à un trafic cycliste important. La Ville rejoint à ce titre les observations et recommandations émises par l'établissement public territoriale Grand-Orly Seine Bièvre et le Collectif Vélo Ile-de-France.

1°/ La largeur de la piste cyclable de 1,8 mètres est insuffisante au regard du caractère structurant de cet axe cyclable et devrait être portée à 2,5 mètres au minimum, en cohérence avec les préconisations du CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) sur les pistes unidirectionnelles de plus de 1 500 cyclistes/jour.

2° / L'aménagement de la piste cyclable sur le trottoir pose question, et pourrait générer des conflits d'usage importants entre piétons et cycliste. Cette piste devrait donc respecter les recommandations du CEREMA avec une différenciation de niveau et de nature de revêtement afin de clarifier la séparation des flux. Une piste cyclable au niveau de la chaussée motorisée serait à ce titre intéressante à considérer. Il est demandé de bien différentier les usages entre les piétons dont les personnes souffrant d'un handicap moteur, et les cyclistes.

3°/ Les continuités cyclables au niveau du carrefour de la Vache Noire ne sont pas assurées en l'état du projet. Actuellement, les pistes bidirectionnelles sur trottoir ne sont pas adaptées aux niveaux de flux piéton et cycliste, créant des conflits d'usage importants entre cyclistes et piétons. Une extension de l'étude sur le carrefour de la Vache Noire est indispensable afin d'assurer la continuité des pistes unidirectionnelle sur ce carrefour à fort trafic, en assurant une séparation claire entre les différents flux motorisés, cyclistes et piétons.

4°/ Les traversées piétonnes de l'axe gagneraient à être systématiquement complétées par une traversée cyclable, en parallèle des passages piétons (traitement de la piste cyclable, cheminement indiqué par chevron au sol...).

5°/ Les pistes cyclables sont unidirectionnelles de part et d'autre de la RD 920, mais compte tenu du nombre réduit de traversées cyclables et piétonnes de la route, la piste risque d'être prises à contre-sens par les cyclistes à certains endroits, ce qui pourrait poser des problèmes de sécurité. Pour compenser le manque de traversées cyclables sur certaines portions, il pourrait être étudié la mise en place de sections de piste bidirectionnelle permettant d'atteindre les zones de traversées de la RD920. Prévoir une signalétique verticale et au sol pour signaler ces portions de double sens cyclable.

Traitement des intersections et des traversées piétonnes et cyclistes

1°/ Pour le traitement des intersections entre la RD 920 et les voies adjacentes, des aménagements spécifiques doivent être mis en place tels que le « *trottoir piste traversant* » décrit dans les préconisations du Collectif vélo IDF. Ces aménagements permettent un véritable confort pour la traversée des piétons ou des personnes à mobilité réduite mais également une continuité au niveau de la piste cyclable qui signifie clairement aux véhicules devant la traverser qu'ils doivent céder la priorité aux cyclistes et piétons.

2°/ La possibilité pour les véhicules de tourner à gauche en sortant de la rue Nelson Mandela pour prendre la direction sud n'est pas dessinée. La demande de la Ville est mentionnée sur les plans. Par ailleurs, la création de traversées piétonnes et cyclables au niveau de ce carrefour serait souhaitable.

3°/ Avec le prolongement de la ligne de métro 4, il est indispensable de favoriser les cheminements piétons et cyclables en direction des deux nouvelles stations. Or, de grandes sections se trouvent dépourvues de traversées. Par exemple, le projet actuel ente la rue Guy de Gouyon du Verger et la rue Victor Carmignac prévoit 250 mètres de terre-plein sans interruption. Par ailleurs, le carrefour avec l'avenue Victor Hugo gagnerait à un meilleur maillage en traversée piétonne, afin de simplifier et raccourcir les cheminements piétons depuis Arcueil vers la station Lucie Aubrac.

Nous proposons ainsi de prévoir de nouvelles traversées piétonnes et cyclistes, notamment sur la section entre les rues Guy de Gouyon du Verger et Victor Carmignac, ainsi qu'à l'intersection entre l'avenue Victor Hugo (Bagneux) et la rue Berthollet (Arcueil).

Terre-plein central

La Ville demande sa suppression pour faciliter l'agrandissement de la piste cyclable ainsi que du trottoir et aussi disposer de possibilités d'évolution plus importante dans l'aménagement ultérieur de cette voirie en cohérence notamment avec l'évolution du trafic automobile et la nécessité de créer des voies supplémentaires pour les transports en commun. La ville prend note que le terre-plein central a pour rôle d'atténuer l'effet « 4 voies » d'une avenue très circulante telle que la RD 920 et qu'elle permet la plantation d'arbres supplémentaires. La ville souligne néanmoins que l'entretien de ce terre-plein ne sera pas aisé.

Végétation
1°/ Il est indiqué que les arbres actuellement présents sont malades et posent problèmes vis-à-vis de la défense incendie des immeubles. La Ville souhaite qu'un état sanitaire contradictoire puisse être présenté. La prise en compte des impératifs de défense incendie doit pouvoir être assuré par une politique d'élagage adaptée.

2°/ La Ville réitère sa demande de tout mettre en œuvre pour sauvegarder tous les sujets sains. Il est donc demandé que la coupe systématique ne soit pas la règle mais que celle-ci soit faite au cas par cas en tenant compte de l'état sanitaire de chaque arbre. Tout abattage d'arbre devra être accompagné par la plantation d'un autre sujet de taille remarquable à proximité, afin de préserver les alignements remarquables de la RD920. La ville demande également qu'il soit pris en compte le fait que la suppression du terre-plein central facilitera les aménagements latéraux et la préservation des arbres existants.

3°/ Par ailleurs, un terre-plein central sur un axe à circulation réglée par feux tricolores peut jouer un rôle de « poubelle », comme les séparateurs des axes à haute vitesse et d'autoroutes. Concernant les végétaux, cette solution semble peu adaptée à la durabilité de l'aménagement. Les végétaux se retrouveront à "vivre" dans des terrains ingrats.

4°/ Les opérations d'entretien du terre-plein central (arrosage, entretien des végétaux et dépollution) obligeront à neutraliser régulièrement des tronçons des voies intérieures réduisant, en certains points, la circulation à une seule voie. La RD920 supportant un trafic d'environ 30.000 véhicules journalier, il est donc souhaitable d'éviter toute sorte d'engorgement. La suppression du terre-plein central permettra de sauver les arbres en bonne santé des alignements latéraux et de réduire le problème de replantation causé par le réseau souterrain aux seuls arbres malades.

5°/ La solution envisagée de massifs de noues est utile pour éviter le ruissellement des eaux et favoriser la récupération de l'eau de pluie. Il serait intéressant d'envisager des solutions similaires, sur les sections où cela est possible, afin de connecter les arbres existant et ainsi de créer une barrière végétale entre la zone routière et la zone à circulation douce (pétions, vélos).

Contre-allée au droit de l'avenue Victor Hugo
La contre-allée créée par le projet au droit de l'avenue Victor Hugo ne semble pas indispensable, notamment au vu des bâtiments qu'elle dessert. Par ailleurs, bien qu'elle soit aménagée en zone de rencontre, la situation de la piste cyclable entre le trottoir et la contre-allée risque de créer des conflits d'usage entre cyclistes et piétons. Sa suppression pourrait permettre un élargissement des trottoirs et une meilleure gestion des flux piétons et vélos.

Stationnements
1°/ Prévoir de nombreux stationnements vélos et deux roues motorisés en plus du stationnement des voitures.

2°/ La Ville demande que soit précisé les aménagements envisagés concernant les places de livraison (nombre, marquage au sol, possibilité de mise en place de demi sphère pour limiter le stationnement).

3°/ Des aménagements pour l'emplacement de bornes de recharges électriques sont-ils prévus ?

Collecte des déchets
Concernant le stockage des ordures ménagères sur le trottoir en sortie d'impasse telle que la Villa Moderne, un dispositif de stockage doit être étudié pour s'insérer correctement dans le nouvel aménagement. A ce jour, il s'agit de points d'apport volontaire en émergence avec conteneurs. Quel dispositif est envisagé pour le stationnement du camion de ramassage des ordures ménagères pendant sa collecte afin de ne pas perturber la circulation des véhicules.

Sécurité routière
La mise en place de caméras de vidéosurveillance connectée au réseau de la Ville ou du Département du Val-de-Marne est-elle prévue ? L'installation de radars pédagogiques pour alerter les automobilistes sur le dépassement de la vitesse autorisée est-il envisagé ?

Panneaux de communication
Le mobilier urbain doit prévoir l'installation de panneaux d'affichage administratifs avec la possibilité d'une utilisation éventuelle des candélabres.

Terrasses des restaurants
La possibilité d'aménagement de terrasses pour les restaurants situés en bordure de la RD920 doit faire l'objet d'une étude particulière.