

## Aménagement de la RD920 : analyse technique

Les conseils départementaux du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine ont comme objectif depuis plusieurs années de promouvoir la pratique du vélo comme moyen de transport. On retrouve cette même ambition dans le projet de réaménagement de la RD 920 entre Bourg-la-Reine et Montrouge, avec une volonté affichée d'un « *meilleur partage des espaces* » au profit des transports en commun, des vélos et des piétons. Le Collectif vélo banlieue Sud salue cette démarche et apporte tout son soutien à sa réalisation.

Nous sommes en effet en présence d'un axe structurant au fort potentiel cyclable. La RD 920 est une voie directe entre Paris et la banlieue Sud avec un faible dénivelé, ce qui aura pour effet d'attirer les cyclistes lorsque des aménagements satisfaisants seront réalisés. D'autre part, autant la route que les transports en commun sont aujourd'hui saturés. Une situation qui ne devrait pas s'améliorer dans les années à venir compte-tenu de la pression démographique et immobilière dans ce secteur de l'Île-de-France. Il est donc fort à parier que nous assisterons à un report modal vers le vélo, auquel le projet de réaménagement de la RD 920 devra répondre.

Seulement, nous constatons un décalage entre les objectifs affichés et le projet tel qu'il a été présenté lors de la concertation préalable. En l'état, les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (vélo, marche, transports en commun) ne sont pas suffisamment favorisés. Absence par endroits de voies pour bus, trottoirs parfois étroits pour les piétons, et surtout en ce qui nous concerne des aménagements cyclables qui ne sont pas continus, sécurisés et fonctionnels. Les solutions envisagées pour les cyclistes sont aujourd'hui dissuasives et sources de conflits d'usage avec les piétons. Nous voulons pour preuve les retours d'expérience sur la partie sud de la RD 920, dont les plans ont inspiré ceux du réaménagement entre Bourg-la-Reine et Montrouge.



- entre la D77A à Arcueil et la rue Gustave Courbet, à Bagneux, dans le sens Nord / Sud. La piste cyclable sur trottoir s'interrompt encore une fois, forçant le cycliste à rejoindre à la route.

- à Arcueil, entre la rue Berthollet et le magasin Lapeyre dans le sens Sud / Nord. Même cas de figure que précédemment.



- à Montrouge, entre la D50 et le boulevard périphérique, dans les deux sens. Alors que le cycliste chemine la majeure partie du temps sur une piste sur trottoir, ici il est obligé de circuler dans une contre-allée en contact avec les voitures.

**Ces discontinuités sont un obstacle majeur à la pratique du vélo** comme mode de déplacement. À chaque interruption, le cycliste est contraint de retrouver la circulation motorisée, ce qui aura inévitablement un effet dissuasif auprès des publics jeunes ou peu expérimentés. En effet le retour sur la chaussée implique une **perte de sécurité**. Résultat : il est probable que ces cyclistes continuent sur le trottoir, ce qui est illégal, voire qu'ils renoncent à l'usage du vélo.

Quant aux cyclistes expérimentés, ils connaissent déjà ce problème de discontinuités sur la partie sud de la RD 920. « *Les pistes sont tellement discontinues et mal conçues que la plupart des utilisateurs sont sur la route* », témoigne l'un d'entre eux lors du [Baromètre des Villes Cyclables](#) organisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). Un autre regrette que les cyclistes soient « *obligés de rejoindre les voitures à chaque carrefour (perte de temps et de sécurité)* ». À l'occasion de cette grande enquête nationale, les usagers de la RD920 ont également fait part de leur agacement contre les voitures garées à l'entrée et à la sortie des pistes cyclables, lorsque celles-ci rejoignent la chaussée. Une situation qui risque de se reproduire sur la partie nord de la RD920.



Crédits : google maps

*Le stationnement illégal de la voiture grise empêche l'accès à l'itinéraire cyclable (qui continue ici sur le trottoir). RD 920 à Bourg-la-Reine.*

## Les conflits piétons/cyclistes

La piste cyclable sur trottoir est aujourd'hui la solution privilégiée sur une grande majorité des 3,8km à réaménager. Sur le papier, cela semble optimal, mais « **dans la pratique, piétons et cyclistes respectent peu leurs domaines respectifs** », observe le Cerema (fiche n°26, août 2010). Pour les usagers de la partie sud de la RD920 qui se sont exprimés lors du Baromètre des Villes Cyclables, les pistes sur trottoir sont un véritable point noir. « *Les pistes ne sont pas adaptées aux usagers. Pistes entrecoupées de places de parking pour handicapés, pas de limite franche avec les trottoirs hormis une bande de couleur, on trouve donc plus de piétons que de cyclistes sur les pistes.* »



Crédits : Antony à vélo

*RD920 à Bourg-la-Reine : piétons sur la piste cyclable*

En effet, **une piste cyclable sur trottoir entraîne inévitablement des conflits entre piétons et vélos**, surtout dans les lieux fréquentés. Dans le cas de la partie nord de la RD920, nous pensons à la gare RER de Bagneux, aux arrêts de bus, aux cafés-restaurants, aux commerces Cora à Arcueil, Casino à Bagneux, et Simply Market à Montrouge.

Les piétons ont tendance à oublier la présence cyclable dans un espace qu'ils considèrent à raison comme le leur. Les conséquences sont :

- un risque d'accident
- un fort **sentiment d'insécurité** chez le piéton, compte tenu du différentiel de vitesse entre la marche (4 km/h) et le vélo (20km/h).



Extrait vidéo  
RD920 : piétons sur piste cyclable

## **Les contre-allées, sources d'insécurité pour les cyclistes**

La circulation des cyclistes dans des contre-allées est envisagée sur trois tronçons, le premier à Bourg-la-Reine entre la place de la Résistance et la rue du Président Roosevelt, les deux autres à Montrouge entre Paris et la rue Barbès d'un côté, et Gabriel Péri de l'autre.



*Crédits : CD92*

On ne peut pas parler dans ce cas de figure d'aménagement cyclable. **Le cycliste se retrouve au milieu de la circulation motorisée sans espace dédié.** On le voit bien sur cette photo du projet, le cycliste est exposé à l'ouverture de la portière de la camionnette en stationnement. D'autre part, la voiture derrière lui n'est pas en mesure de le dépasser dans des conditions réglementaires de sécurité (un mètre). Deux risques : le véhicule frôle dangereusement le cycliste, ou le conducteur s'impatiente et met une pression inutile sur ce même cycliste. Cette situation illustre parfaitement les inconvénients de la contre-allée. Elle ne réunit pas les conditions de sécurité suffisantes pour inciter les usagers à emprunter leur vélo.

## **Des intersections accidentogènes**

Nous craignons que les intersections soient sources d'accident, avec **une piste cyclable et des vélos peu visibles pour les véhicules tournant à droite.**



*Crédits : google maps*

*RD920 : intersection avec la rue René Morin à Antony*

Cette photo prise sur la partie sud de la RD920 illustre le problème : un automobiliste qui tourne à droite n'a pas conscience de l'arrivée d'une piste cyclable, avec des usagers qui roulent à une allure moyenne de 20 km/h. Une barrière, des panneaux, un arbre, un lampadaire et du stationnement coupent toute visibilité. De plus la continuité de la piste n'est pas suffisamment marquée, avec un seul pictogramme au sol.

La solution de transformer la piste sur trottoir en bande cyclable aux intersections (comme c'est le cas ci-dessous au niveau de l'avenue de la Marne à Antony) n'est pas plus satisfaisante. Cette solution expose subitement les cyclistes au trafic motorisé, en les plaçant qui plus est dans l'angle mort des poids lourds. Elle a également comme effet indésirable de favoriser le stationnement sauvage en sortie de piste.



*Crédits : google maps  
RD920 au niveau de l'avenue de la Marne à Antony*

## Nos propositions

Au vu des remarques formulées précédemment, nous vous proposons de réaliser une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la RD920 :

### **Séparée :**

- du trafic motorisé, par un élément physique infranchissable, (séparateur, bordure, stationnement). À noter que si le choix est celui du stationnement, une zone tampon de 50 cm de large est à prévoir pour éliminer le risque de chute lié aux ouvertures de portières.
- de l'espace piéton, par une bordure de trottoir de hauteur dissuasive (au moins 5 cm), chanfreinée (30°) pour prévenir les chutes accidentelles.

**Large :** il s'agit d'un axe structurant susceptible d'attirer de nombreux cyclistes. Nous suggérons donc une piste d'une largeur supérieure à deux mètres. Une telle précaution est nécessaire pour permettre à deux cyclistes de rouler de front (un parent accompagnant son enfant par exemple) ou pour permettre à un cycliste rapide d'en doubler un autre plus lent sans risquer de le faire tomber.

**Lisse :** en enrobé, sans franchissement de bordure et sans pavés.

**Continue :** sans interruptions, y compris aux carrefours.

Avec une largeur variant entre 32,10 m et 49,70 m , la RD920 est tout à fait en mesure d'accueillir un tel d'aménagement, en plus d'un espace dédié aux transports en commun, en l'occurrence une voie pour bus. Il n'est pas forcément nécessaire de réduire le nombre de voies réservées à la circulation motorisée. En diminuant la taille du terre-plein central, dont aucun usager ne profite, il est possible de dégager de l'espace pour les piétons et les vélos.

Ce type d'aménagement existe déjà sur les territoires du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine. Il est source de satisfaction de la part des cyclistes. Nous vous proposons donc de poursuivre dans cette direction concernant la RD 920.



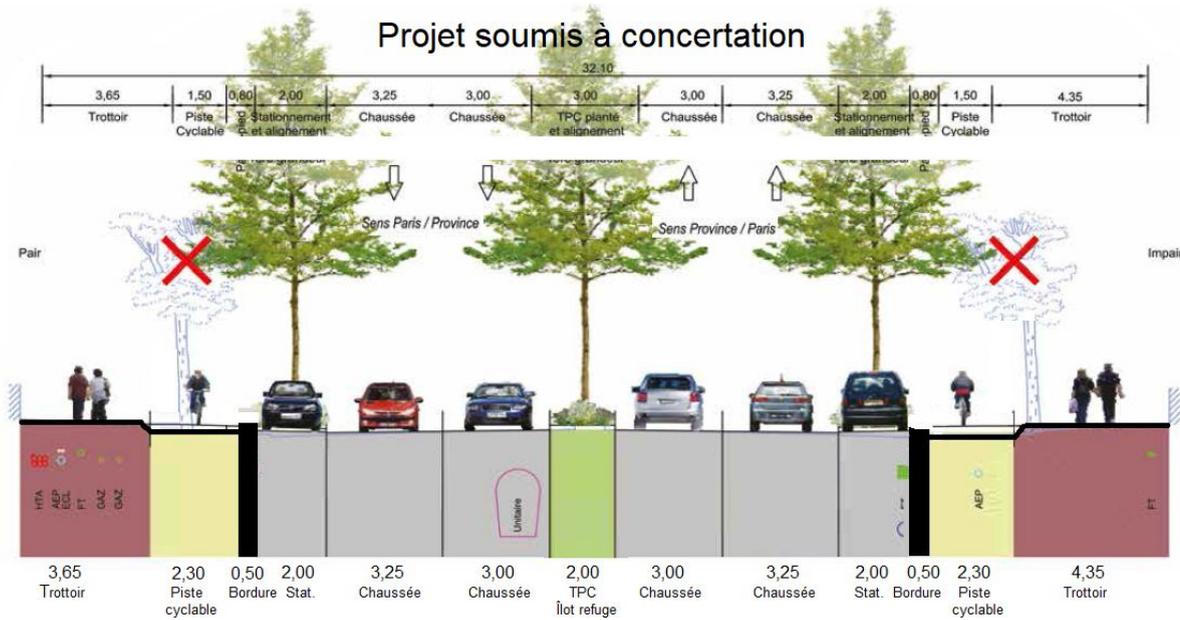
*Crédits : MDB  
D143, Vincennes, Val-de-Marne*



*Crédits : Google Maps  
Avenue Laplace, Arcueil, Val-de-Marne  
La piste cyclable est tout à fait satisfaisante. Il ne manque que quelques dizaines de centimètres en largeur.*

## Nos propositions de profil

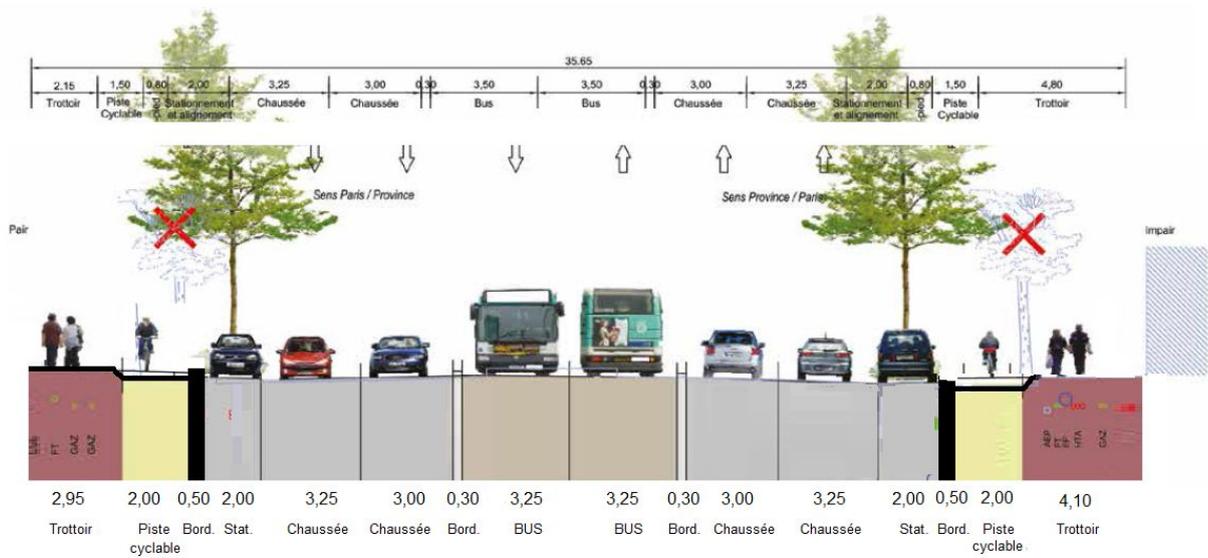
### Séquence 1



Pour la première séquence, une simple réduction d'un mètre du terre plein central suffirait à insérer une piste unidirectionnelle de 2,30 m de chaque côté, entre le trottoir et le stationnement arboré, et un séparateur de 50 cm pour éviter les ouvertures inopinées de portières.

## Séquence 2

### Projet soumis à concertation

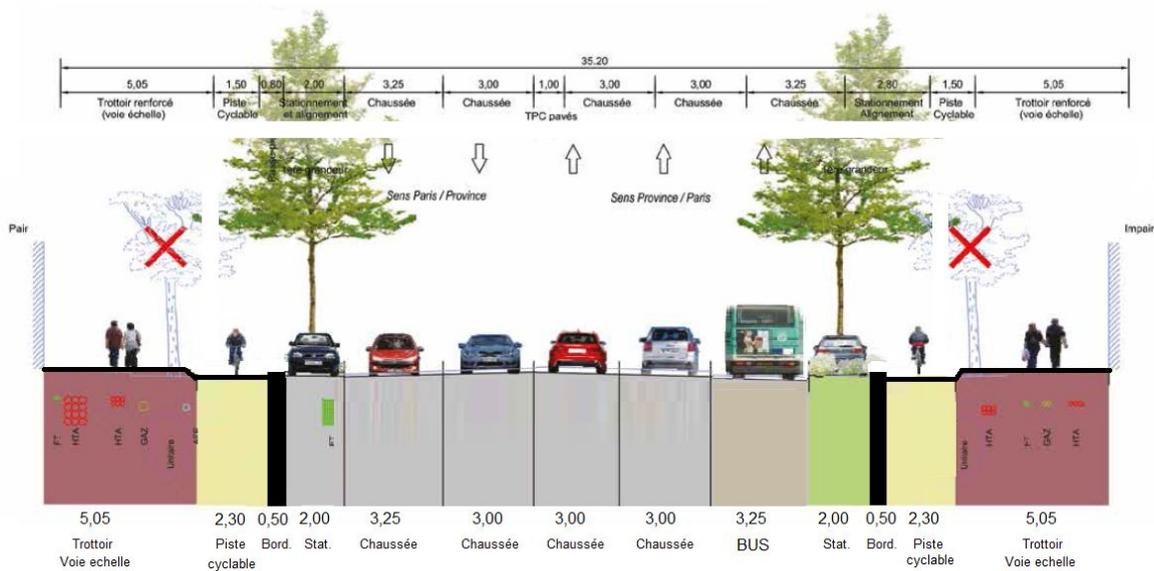


### Projet associations vélo

Pour la seconde séquence, toutes les voies de circulation et stationnement sont conservées. Nous proposons une piste cyclable unidirectionnelle de 2 m de chaque côté grâce à une réduction minimale des deux couloirs de bus (50 cm) et un rééquilibrage de la largeur des trottoirs. Celui de gauche passerait de 2,15 m à 2,95 m, et celui de droite de 4,80 m à 4,10 m.

## Séquence 3

### Projet soumis à concertation



### Projet associations vélo

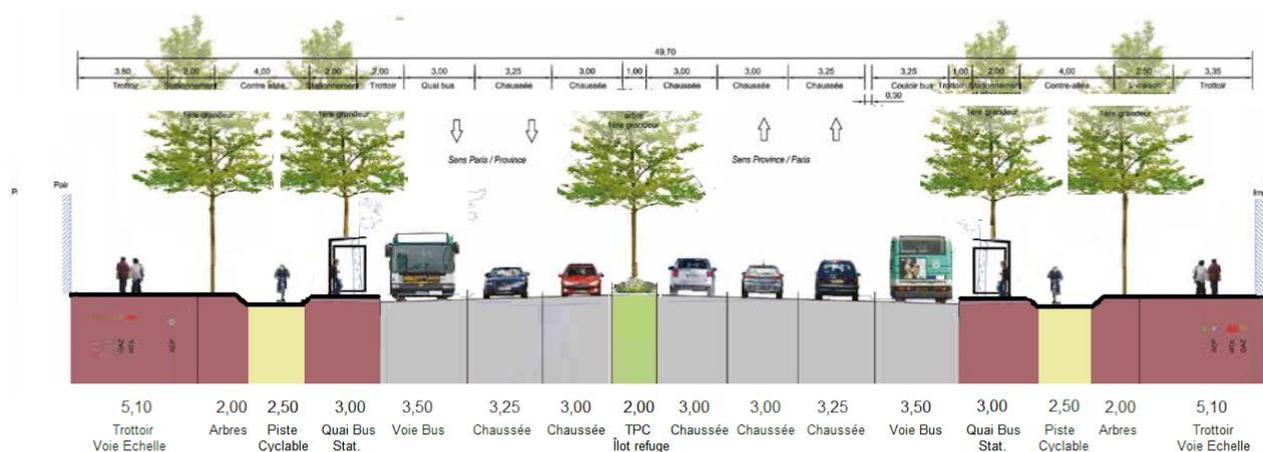
Pour la troisième séquence, nous proposons de supprimer le terre-plein central pavé au profit d'une simple ligne blanche continue, comme cela existe sur de nombreux boulevards urbains. Cette modification permettrait d'insérer une piste de qualité sans toucher à la largeur du trottoir, qui se doit d'être accessible aux pompiers (voie échelle de 4 m à 1 m des façades).

Nous vous suggérons également de remplacer à partir de l'avenue Carnot à Cachan, dans le sens Province / Paris, une voie de circulation automobile par un couloir de bus. Malgré la prolongation de la ligne 4 du métro, il nous semble que la demande en transport en commun restera forte en direction de la capitale. Ce changement, qui s'appliquerait sur une distance de 1,6 km, serait dans la continuité logique de la voie pour bus proposée plus loin entre la rue d'Estienne d'Orves et le boulevard Romain Rolland à Montrouge.

Pour la quatrième séquence nous vous proposons deux alternatives :

#### Séquence 4

#### Projet soumis à concertation

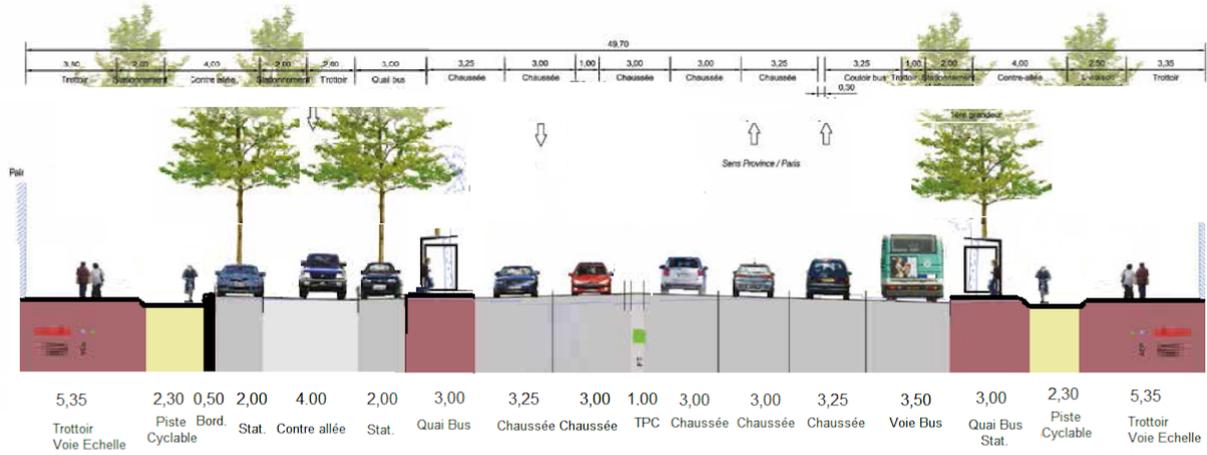


#### Projet associations vélo Sans contre allées

La première option consisterait à supprimer les deux contre-allées au profit de trottoirs élargis accessibles aux pompiers, et permettant aux commerces d'installer des terrasses. Des pistes cyclables de qualité pourraient également être installées. Resteraient deux files de stationnement de chaque côté, positionnées en alternance avec les quais de bus et les arbres. L'espace dégagé serait tel, qu'une voie de bus dans le sens Paris / Province et un terre-plein central arboré pourraient être insérés. Toutes ces modifications ne remettent pas en cause le nombre de voies réservées à la circulation motorisée prévues dans le projet soumis à la concertation.

Séquence 4

Projet soumis à concertation



Projet associations vélo  
Avec maintien contre allée

Dans cette deuxième option, nous proposons de supprimer une seule des deux contre-allées, et de ne conserver que celle qui existe déjà aujourd'hui dans le sens Paris / Province. La place récupérée permettrait d'augmenter la largeur des trottoirs, tout en les rendant accessibles aux pompiers, et de créer une piste cyclable unidirectionnelle de qualité de chaque côté.

À noter que seule une file de stationnement est perdue dans cette configuration. Le quai de bus dans le sens Province / Paris serait placé en alternance avec des arbres et du stationnement.

17 associations signataires :

À Rueil ça roule, Antony à Vélo, Dérailleurs de Clamart, Dynamo Malakoff, FARàVélo, Fédération des Circulations Douces de l'Essonne (FCDE), Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB), MDB Massy, MDB Val de Bièvre à Vélo, MDB Montrouge, MDB Communauté d'agglomération Plateau de Saclay, Millepattes, Paris en Selle, Partage ta rue 94, Provelo91, Sceaux Versailles à Vélo, Vanves en Roue Libre, Venir à Vélo à Saclay



Les dérailleurs  
de Clamart  
le vélo en ville tous les jours

