



Antenne de MDB



Mieux se Déplacer à Bicyclette

*Propositions  
d'aménagements cyclables  
à Antony*

novembre 2007

Antony à vélo : 10 rue Florian, 92160 Antony, [antonyavelo@wanadoo.fr](mailto:antonyavelo@wanadoo.fr)

MDB : 32, rue Raymond Losserand, 75014 Paris

Tél. : 01 43 20 26 02 Fax : 01 43 35 14 06

[courrier@mdb-idf.org](mailto:courrier@mdb-idf.org) SIRET 452 630 791 00013

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>POURQUOI LE VELO ?</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>NECESSITE d'UN RESEAU</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>PROPOSITIONS POUR LA COMMUNE D'ANTONY</b>	<b>4</b>
<b>3.1</b>	<b>Zones 30</b>	<b>4</b>
<b>3.2</b>	<b>Sud d'Antony</b>	<b>5</b>
3.2.1	Avenue Jean Monnet : bandes cyclables jusqu'au pont du RER	5
3.2.2	Quartier Pajeaud : itinéraire de liaison avec le lycée Descartes	5
3.2.3	Avenue Léon Jouhaux : bandes ou pistes cyclables ; rue des Rabats en zone 30	6
3.2.4	Av John F Kennedy : piste côté Antony et prolongement jusqu'à l'av de la D <sup>on</sup> Leclerc	6
3.2.5	Avenue de la D <sup>on</sup> Leclerc : piste depuis l'av. du 11 novembre jusqu'à Massy	6
<b>3.3</b>	<b>Centre d'Antony</b>	<b>7</b>
3.3.1	Rue de l'Abreuvoir : sens unique et piste en double sens	7
3.3.2	Rue Lavoisier, av. du 11 novembre, pl. Lewisham etc : aménagement vers le lycée	7
3.3.3	Rue des Iris, allée d'Orléans, marché : autoriser et signaler itinéraire vers le centre	8
3.3.4	Accès direct Fresnes-Antony via rue Jean Moulin	9
3.3.5	Liaison av de la D <sup>on</sup> Leclerc vers l'ouest, via rue de la Bièvre, pl. des Anciens Combattants	9
3.3.6	Liaison envisageable le long des voies du RER	10
3.3.7	Rue Auguste Mounié : au minimum, cour urbaine	10
3.3.8	Villa Domas : autorisée aux vélos dans les deux sens	11
3.3.9	Place René Cassin : stationnement vélos derrière le kiosque	12
<b>3.4</b>	<b>Nord d'Antony</b>	<b>14</b>
3.4.1	Av Pierre Brossolette : solution à trouver près de la gare	14
3.4.2	Rue Paul Bourget, rue de l'Ouest : contresens cyclable	15
3.4.3	Allée des Peupliers : aménager l'accès au passage sous le RER	15
3.4.4	Av de Parc de Sceaux : contresens cyclable	16
3.4.5	Traversée de la Croix de Berny	16
3.4.6	Av Raymond Aron (RD 920) : piste indispensable	16
3.4.7	Av du Dr Ténine (RD 186) : aménagement à concevoir	17
3.4.8	Av Aristide Briand entre la Croix de Berny et le centre ville	18
<b>3.5</b>	<b>Coulée verte, parcs</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>STATIONNEMENT (aspect généraux)</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>POINTS-VELOS EN LIBRE SERVICE (perspectives)</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>JUMELAGE AVEC Reinickendorf</b>	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>AMENAGEMENTS CYCLABLES OU FAVORISANT L'UTILISATION DE LA BICYCLETTE</b>	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>22</b>

## 1 POURQUOI LE VELO ?

Partager la chaussée entre tous les utilisateurs est nécessaire afin d'équilibrer les différents modes de déplacement urbain, tout en assurant la sécurité des plus exposés, à savoir les piétons et les cyclistes.

Il faut **revaloriser la pratique de la bicyclette en tant que moyen de déplacement urbain de proximité**. Cela entre dans le cadre d'une volonté qui vise à améliorer les déplacements et à redonner à la rue un rôle plus convivial. L'utilisation de la bicyclette est un des moyens efficaces pour lutter contre la pollution des véhicules à moteur.

La sédentarité induit une croissance préoccupante de l'obésité chez les jeunes. Le bienfait d'une activité physique douce au quotidien est bénéfique pour la santé. Plusieurs études mettent en avant ce constat.

Quelques chiffres :

- 2005 ; 5 pics de pollution de niveau maximum atteints.
- une automobile pollue le plus dans les premières 15 minutes qui suivent son démarrage, lorsque le moteur et le pot d'échappement sont froids.
- la moitié des déplacements en automobile fait moins de 3km, soit une distance aisément parcourue par un cycliste.
- 200 km de ralentissements et bouchons automobiles embouteillent chaque jour la région Ile de France
- le budget annuel d'une automobile particulière est de 4 400€
- les automobilistes sont souvent agressifs entre eux, les cyclistes presque jamais

***La bicyclette ne pollue pas, est silencieuse, est économique ...***

***Des bicyclettes en plus correspondent à des automobiles en moins***

Redonner confiance aux cyclistes passe par des aménagements adaptés. *Contrairement aux idées reçues, les aménagements favorisant l'utilisation de la bicyclette ne se limitent pas à des pistes cyclables lourdes et coûteuses.* Les moyens utilisables sont souvent légers, peu coûteux et s'intègrent au paysage urbain : voir dans la partie 6 la description de ces aménagements.

Cela passe par une **concertation communale et intercommunale**, car les déplacements ne s'arrêtent pas aux panneaux qui marquent le début et la fin de la commune.

## 2 NECESSITE D'UN RESEAU

**Au niveau des communes**, il s'agit

- d'aboutir, en concertation avec la population, les associations d'usagers, etc., à la mise au point d'un **projet vélo ou de circulations douces qui constitue un objectif complet**, à réaliser progressivement, et de le faire entériner par le conseil municipal
- de bâtir et de réaliser un **plan pluriannuel d'aménagements cyclables, daté**, avec des budgets significatifs, et de mettre en place un processus de suivi, d'évaluation et d'entretien
- de **préciser les mesures d'accompagnement**, en particulier en termes d'information et de promotion auprès des citoyens, de formation (des techniciens, des élus).

L'élaboration de ce plan et sa réalisation progressive ne doivent pas retarder l'action en faveur des cyclistes par des micro-aménagements et mesures simples et peu coûteuses, pouvant être réalisées très vite.

**Au niveau de l'agglomération**, la procédure doit être menée par la communauté d'agglomération, responsable des transports, ce qui permet de construire un réseau cyclable global en cohérence avec

les autres modes de transport, de relier les aménagements qui existent déjà, et de faire financer certaines réalisations cyclables par l'Etat.

**La Communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre élabore actuellement son Plan local de Déplacements et veut réaliser un plan de circulations douces. Cet objectif doit être relayé dès maintenant à Antony.**

### **3 PROPOSITIONS POUR LA COMMUNE D'ANTONY**

La municipalité d'Antony a mis au point un plan des circulations douces. La version la plus complète est jusqu'ici, à notre connaissance, celle publiée dans le Bulletin municipal à l'occasion de l'enquête publique relative au PLU (n°209 de Vivre à Antony, janvier 2007). Les aménagements prévus dans ce plan sont reportés sur la carte jointe.

Ce plan est considéré comme évolutif et pour l'instant il propose seulement les premiers pas d'un futur réseau cyclable.

Les propositions d'Antony à Vélo cherchent à compléter les aménagements prévus dans ce plan :

- compléter le réseau par certaines liaisons indispensables
- proposer différents petits aménagements ponctuels, susceptibles de faciliter la vie du cycliste.

Les propositions ont été faites après un examen aussi attentif que possible des lieux concernés (mesures de largeur...). Elles ne prétendent toutefois pas se substituer à une étude complète faite par les services techniques de la ville, qui disposent de moyens bien différents. Cependant ces propositions s'appuient sur une pratique régulière du vélo à Antony, expérience qui peut compléter utilement le savoir-faire des services techniques.

**Antony à Vélo demande que les cyclistes et leurs associations soient consultés par la municipalité lors de l'élaboration du plan dans son ensemble, et lors des réaménagements de voies**, qui, comme le prévoit la loi, doivent comporter des aménagements cyclables (voir partie 6).

#### **3.1 Zones 30**

Le plan de circulations douces actuel d'Antony comporte 8 zones 30 à aménager progressivement, ce qui est un bon début.

**Dans une zone urbaine, la majorité des rues a vocation à être aménagée en zone 30** : de plus en plus de villes décident de classer en zone 30 toutes les voies à l'exception des voies de transit (sur lesquelles il faut faire respecter strictement la vitesse de 50 km/h).

**C'est le choix que propose la Communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre (CAHB)** dans le cadre de son Plan Local de Déplacements ; les villes de Sceaux, du Plessis ont déjà adopté ce choix.

**Il est essentiel qu'Antony s'engage clairement dans cette voie**, ce qui n'empêche pas de programmer l'aménagement progressif des zones 30. Quand celles-ci sont délimitées, elles ne doivent pas exclure les rues limitrophes, comme c'est le cas pour la plupart des zones prévues aujourd'hui, alors qu'il ne s'agit pas d'axes importants.



Ce qu'il ne faut pas faire : les voitures sur les trottoirs (promenade du Barrage)

## 3.2 Sud d'Antony

### 3.2.1 Avenue Jean Monnet : bandes cyclables jusqu'au pont du RER

Dans le "projet de développement des circulations douces" présenté pour le PLU (document diffusé dans Vivre à Antony n°209), une piste est prévue en tre l'av. de la Division Leclerc et le pont sous le RER.

Mais ce projet de piste ne figure plus sur le plan présenté au Conseil municipal de juin 2007 concernant le plan triennal de zones 30 (plan qui comporte aussi les projets cyclables). Il faut rétablir ce projet.

La rue est suffisamment large pour y aménager **une bande cyclable en direction de la rue A. Pajeaud**. Il serait intéressant également d'y ajouter une **signalisation proposant de bifurquer rue de l'Abbé Enjalvin** pour rejoindre la place des anciens combattants d'Afrique du Nord, donnant ainsi la possibilité de rejoindre la rue de l'Abreuvoir puis le parc Heller sans passer sous le pont RER qui est très délicat pour les cyclistes.

Après le pont du RER, la rue n'est plus suffisamment large pour y faire des aménagements simples. Là encore la préconisation serait **de bifurquer rue de la Prairie** avec une signalisation pour rejoindre le parc Heller.

### 3.2.2 Quartier Pajeaud : itinéraire de liaison avec le lycée Descartes

Cet itinéraire emprunte la rue Adolphe Pajeaud jusqu'au carrefour avec la rue du Dr Schweitzer, se sépare alors en deux branches : en direction du lycée, rue du Docteur Schweitzer, av. Pierre Vermeer ; depuis le lycée, rue Joseph Fouriaux et rue Adolphe Pajeaud. Les branches se rejoignent sur la rue Vermeer. Puis rue Mirabeau, rue des Mûres, rue de Chemin de Fer.

Il suppose les aménagements suivants :

- piste cyclable des 2 côtés de la rue Adolphe Pajeaud du rond point (rue du pont de Pierre / rue André Chénier) jusqu'au croisement avec la rue du Docteur Schweitzer : ceci aura pour effet de réduire la vitesse à l'entrée d'Antony.

aménagement du rond point rue du Saule ; aménagement du carrefour avec la rue George Suant pour liaison avec la piste cyclable existante en direction du Parc Heller

- piste d'un côté de la rue Adolphe Pajeaud entre la rue Joseph Fouriaux et la rue de Dr Schweitzer : dans le sens Descartes-Pajeaud

- signalisation en jalonnement de la rue Docteur Schweitzer dans le sens Pajeaud vers Descartes
- aménagement de l'avenue Pierre Vermeer en contresens dans le sens Baconnets vers Fontaine Michalon ; signalisation en jalonnement avenue Pierre Vermeer dans le sens Fontaine Michalon vers les Baconnets
- signalisation en jalonnement de la rue Joseph Fouriaux dans le sens Descartes vers Pajeaud, aménagement du carrefour rue Joseph Fouriaux - rue Pajeaud
- passage vers la rue Mirabeau par la gare Fontaine Michalon, aménagement en jalonnement de la rue Mirabeau jusqu'à rue des Mûres dans les 2 sens, aménagement du carrefour rue Mirabeau / rue des Mûres
- aménagement en jalonnement de la rue des Mûres / av. Maninville (retour Descartes vers Pajeaud)
- aménagement du carrefour rue des Mûres / av. de la Division Leclerc / rue du Chemin de Fer avec passage spécifique pour cyclistes.
- aménagement rue du Chemin de Fer en piste cyclable des 2 côtés
- liaison avec le Lycée Descartes par passage souterrain

Toutes les rues jalonnées sont bien sûr en zone 30.

Par ailleurs, pour relier le quartier Pajeaud au bois de Verrières (par les pistes cyclables de la rue Georges Suant et de Verrières), la piste cyclable rue Georges Suant doit être rénovée et le carrefour rue Georges Suant / rue du Pont de Pierre doit être aménagé.

### **3.2.3 Avenue Léon Jouhaux : bandes ou pistes cyclables ; rue des Rabats en zone 30**

L'avenue doit être aménagée, compte tenu de sa largeur.

La rue des Rabats, qui dessert le collège Henri Georges Adam, doit être mise en zone 30 avec ralentisseurs adaptés. Les véhicules ont en effet tendance à circuler trop rapidement, à proximité de la D920

### **3.2.4 Av John F Kennedy : piste côté Antony et prolongement jusqu'à l'av de la D<sup>on</sup> Leclerc**

La ville de Massy prévoit une piste de son côté de l'avenue : une piste doit être prévue aussi du côté d'Antony. Par ailleurs, ces pistes (ou bandes) doivent se prolonger jusqu'à l'avenue de la Division Leclerc.

### **3.2.5 Avenue de la D<sup>on</sup> Leclerc : piste depuis l'av. du 11 novembre jusqu'à Massy**

Dans le "projet de développement des circulations douces" présenté pour le PLU (document diffusé dans Vivre à Antony n°209), un aménagement est prévu entre l'av. John Fitzgerald Kennedy et l'avenue Jean Monnet.

Mais ce projet de piste ne figure plus sur le plan présenté au Conseil municipal de juin 2007 concernant le plan triennal de zones 30 (plan qui comporte aussi les projets cyclables).

**Il faut rétablir ce projet d'aménagement de l'av. de la Division Leclerc**, dont la réalisation est rendue très faisable par la grande largeur de l'axe. Cette largeur le rend justement indispensable vu la vitesse des véhicules. Il faut aussi l'étendre à **tout le segment où l'avenue a une grande largeur : depuis l'av. du 11 novembre jusqu'à Massy** (où existe une piste qui s'interrompt en arrivant à Antony).



Av. de la Division Leclerc à la hauteur de l'av. Rabelais : que d'espace gâché

La piste prévue par la ville de Massy sur l'av. John Fitzgerald Kennedy doit aussi être complétée pour atteindre l'av. de la Division Leclerc.

### 3.3 Centre d'Antony

#### 3.3.1 Rue de l'Abreuvoir : sens unique et piste en double sens

La rue de l'Abreuvoir permet de relier le parc Heller au centre ville (et vice versa). Comme prévu dans le projet municipal, elle nécessite donc un **aménagement prioritaire pour donner tout son sens à la voie cyclable du parc Heller.**

Nous proposons qu'elle **soit en sens unique (sens Parc Heller -> passage sous le pont) avec une piste cyclable en double sens sur le côté gauche de la chaussée.**

Il est nécessaire également de revoir la jonction de la rue de l'Abreuvoir avec la rue Joseph Delon : pour améliorer la visibilité, compte tenu de la priorité à droite, une ou deux places de stationnement devraient être neutralisées.

Enfin, la piste du parc Heller doit être rendue accessible jusqu'à 23h30.

#### 3.3.2 Rue Lavoisier, av. du 11 novembre, pl. Lewisham etc : aménagement vers le lycée

Les lycéens venant du centre ville et de l'ouest de la commune empruntent cet itinéraire qui doit absolument être sécurisé. **L'avenue du 11 novembre, en sens unique dans la première partie, doit être prolongée sur toute sa longueur en sens unique** (direction Place de Lewisham) et il faut y **aménager une bande cyclable dans les deux sens.** Le franchissement de la D920 doit être rendu possible par un feu opérable à la demande par les cyclistes.

**La place de Lewisham doit être elle aussi aménagée** pour pouvoir être facilement traversée par les cyclistes qui se rendent au lycée (la place est très fréquentée par les véhicules qui vont du nord au sud).

Dans la **rue Lavoisier, il faut supprimer le terre plein central** pour mettre une bande cyclable dans la montée.

Grand giratoire : (rayon extérieur supérieur à 24,00m).

Dans ce cas, il y a possibilité de poursuivre la bande cyclable dans l'anneau avec un **traitement** renforcé, exemple : marquage T3 5u + remplissage de la bande en vert.



**La rue Rabelais**, en sens unique vers le nord au contact de l'av de la Division Leclerc, peut sans problème **recevoir une bande** (une voie de circulation auto suffit)

Un **contresens cyclable doit être mis en place sur l'avenue Ernest Renan**, pour compléter l'itinéraire menant d'Antony à la zone d'activités proche de Wissous, et rejoindre la seule piste cyclable existant actuellement sur chaussée à Antony (av. Armand Guillebaud). Un tel contresens peut sans difficulté être tracé sur la chaussée.



La rue Ernest Renan vient d'être rénovée sans considération pour la circulation cycliste.

### 3.3.3 Rue des Iris, allée d'Orléans, marché : autoriser et signaler itinéraire vers le centre

Cet itinéraire permet une liaison vers le centre depuis l'est sans emprunter l'av de la Division Leclerc, étroite à ce niveau. Il convient **d'autoriser les vélos à passer au pas dans l'allée d'Orléans et sous le porche donnant sur l'avenue de la Division Leclerc** (en appliquant le régime des rues piétonnes).





allée d'Orléans : en zone piétonne



passage du porche

De l'autre côté de l'avenue, l'itinéraire contourne le marché pour rejoindre le centre

La rue René Barthélemy permet aussi d'éviter un tronçon étroit de l'av. Aristide Briand.

Cette rue est en sens unique (2 voies) **entre la rue Jean Moulin et la rue Arthur Blanchet**, avec un **stationnement en épi qu'il faut réaligner** pour faire passer les cyclistes en sens réservé.



Ensuite la rue est en double sens et équipée de ralentisseurs bien conçus, elle ne pose pas de problèmes. La gare peut être rejointe par la villa Thorain et la Villa Domas.

### 3.3.4 Accès direct Fresnes-Antony via rue Jean Moulin

Le § précédent cherche à mettre au point un itinéraire « bis » vers le centre d'Antony depuis l'Est. Mais ceci ne répond pas bien aux besoins de liaison avec Fresnes : les Fresnois viennent nombreux déjà en vélo à Antony pour prendre le RER et pour faire leurs courses. Il convient de les encourager à ne pas le faire en voiture. Un aménagement existe à Fresnes (bd Jean Jaurès), son prolongement naturel est la rue Jean Moulin. Une solution doit y être trouvée ; elle peut demander la limitation du stationnement à un côté.

### 3.3.5 Liaison av de la D<sup>on</sup> Leclerc vers l'ouest, via rue de la Bièvre, pl. des Anciens Combattants

Depuis le lycée, une bonne liaison serait assurée par **la rue de la Bièvre (impasse non dangereuse) à condition de permettre un passage pour les cyclistes jusqu'à la place des Anciens combattants d'Afrique du Nord.**



passage vers la place des Anciens Combattants d'Afrique du Nord

Dans l'autre sens la liaison peut se faire par la rue Coustou. Un aménagement du carrefour avec l'avenue est nécessaire (marquages vélo au sol).

L'aménagement de la place des Anciens Combattants d'Afrique du Nord et du pont sous le RER permet de faire aisément la jonction avec la rue de l'Abreuvoir.

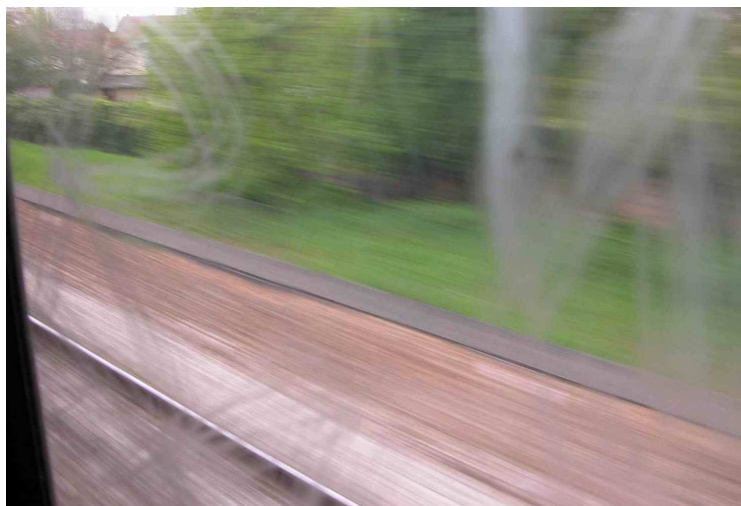
### 3.3.6 Liaison envisageable le long des voies du RER

Entre le pont sous le RER face à la rue de l'Abreuvoir et la station RER Antony il existe, dans l'emprise de la RATP, une bande de terrain, relativement plate, d'une largeur de 4 à 5 mètres le long de la voie côté "direction Paris".

Le départ rue Joseph Delon doit se faire en montée sur le talus RATP.

Par ailleurs, la RATP a aménagé une "piste" pour faire l'élagage des arbres entre la station Fontaine Michalon et le pont sur la rue Jean Monnet. Cette "piste" permettait le passage d'un petit tracteur. Une "piste" semblable existe également rue Joseph Delon vers le pont sous le RER : elle est bétonnée sur quelques mètres.

L'arrivée vers la rue de l'Abbaye est plus complexe et demanderait à être étudiée.



Bande de terrain le long du RER près du centre d'Antony

### 3.3.7 Rue Auguste Mounié : au minimum, cour urbaine

Aujourd'hui l'aménagement de la rue Mounié à Antony répond essentiellement à l'objectif de « faciliter l'écoulement » des voitures sur un axe est-ouest.

Cette rue représente pourtant un ensemble commercial et culturel de première importance, avec ses commerces de proximité et à quelques mètres un grand marché actif trois jours chaque semaine et

le théâtre et le cinéma de la ville. **Avec la rue de l’Eglise**, où se trouvent l’église et la mairie, **il s’agit véritablement du cœur de la ville d’Antony.**

Un tel cœur de ville, pour répondre au besoin de convivialité des habitants, a pour vocation d’être piétonnier. L’exemple de nombreuses communes françaises montre combien les habitants apprécient un cœur de ville piétonnier (voir partie 6), et toutes les enquêtes montrent que les commerces riverains ont tout à y gagner.

**La rue Mounié est bien le cœur de ville de notre cité et il faut y privilégier l’usage piéton.**

L’obstacle soulevé contre un objectif de rue complètement piétonne est que cette rue constitue une voie de transit pour les automobilistes, et est aussi parcourue par des autobus, qui doivent desservir le centre et la gare. Si le parking Firmin Gémier peut être atteint via la rue Gabriel Péri, celui du magasin Monoprix l’est par la rue Mounié.

Nous estimons que le trafic d’est en ouest doit être réorienté au maximum via l’avenue de la Providence et la rue Velpeau, et que si la solution piétonne devait s’avérer trop difficile à mettre au point, **la rue Mounié doit impérativement être aménagée en « cour urbaine »** (voir partie 6) : **les automobilistes sont tolérés à condition de rouler au pas, ou au maximum à 15 km/h, et les piétons sont prioritaires.** C’est la réalité des faits les jours de marché, et l’aménagement doit l’obtenir les autres jours (revêtement, tracé, mobilier, signalétique adaptés ; report encouragé vers l’autre itinéraire).

Le stationnement doit être limité à un côté, de façon à donner la place pour une coexistence piétons vélos (dans les deux sens), les piétons étant là aussi prioritaires.

Au niveau du carrefour avec la D920 les trottoirs sont insuffisants pour les piétons. Il paraîtrait utile de limiter la sortie du carrefour sur la D920 à une voie (vers le sud et vers le nord) et d’élargir le trottoir. De toute façon, il ne passe jamais 2 voitures à la fois en sortie de carrefour.



carrefour Mounié-av de la Division Leclerc : rétrécir la chaussée pour élargir le trottoir

### 3.3.8 Villa Domas : autorisée aux vélos dans les deux sens

Les cyclistes qui veulent partir vers le sud sans emprunter l’av. Aristide Briand peuvent traverser à pied au feu de la rue Galipeau et rejoindre la rue René Barthélemy.



villa Domas : à Guernesey, on l'appellerait « ruelle tranquille »

### 3.3.9 Place René Cassin : stationnement vélos derrière le kiosque

Le stationnement des vélos près de la gare RER d'Antony n'est aujourd'hui pas satisfaisant. Suite au réaménagement de la place, le stationnement existant à proximité de la gare a été déplacé vers deux sites, près du parc Bourdeau et à l'entrée du parc Sibille. Le premier est bien adapté pour les cyclistes venant du nord-ouest, mais étant caché à la vue il est le lieu de nombreux vols ; le second est mal situé, trop à l'écart.

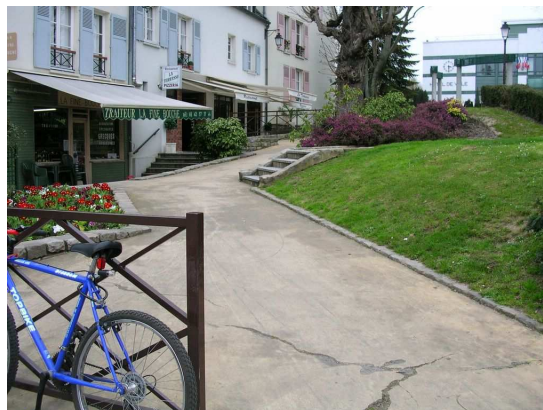
**Un stationnement à proximité directe de la gare et du centre est nécessaire.** Toutes les gares RER importantes et même moins importantes possèdent un tel stationnement tout près de leur entrée. Il peut parfaitement être situé derrière le kiosque à journaux, lieu suffisamment ouvert à la vue mais ne gênant pas le passage, à condition d'installer une petite rampe d'accès car il s'agit d'une dalle surélevée.

#### 3.3.9.1 Rue de l'Eglise : cour urbaine

Compte tenu du caractère de cette rue (centre historique, commerces, revêtement de pavés anciens) , la voie devrait (à défaut d'être piétonne) être **aménagée en cour urbaine** (cf. définition au chapitre 6) (ce qui limiterait aussi le bruit). Une autorisation des vélos à contresens, sans aménagement supplémentaire, est cohérente avec ce dispositif. Les piétons sont alors prioritaires.

Le revêtement en pavés est élégant, mais défavorable aux cyclistes : il serait préférable que les pavés soient aplanis sur deux bandes de chaque côté, comme pour les trottoirs.

Une des deux allées montant vers la mairie ainsi que le parvis de celle-ci peuvent être autorisés au vélos roulant au pas, comme dans une zone piétonne (avec une signalisation adéquate).



allée entre la rue de l'Eglise et la mairie

### 3.3.9.2 Rue Maurice Labrousse : piste utilisant le trottoir

L'aménagement de cette rue est importante pour permettre d'atteindre la bibliothèque et, au delà, la rue de l'Eglise et les zones 30 prévues à l'ouest.

Près du centre-ville, le stationnement peut être omis, surtout compte tenu d'un stationnement en surface un peu plus haut. Ceci, puis la largeur du trottoir dans le sens de la montée permet d'étudier **un aménagement du type piste bidirectionnelle jusqu'à la rue de l'Eglise**. Les voies de circulation peuvent aussi utilement être un peu réduites en largeur (actuellement 3,85 m).

### 3.3.9.3 Sécurité sociale, ruelle Riou, rue du Dr Persil : itinéraire parallèle

Pour éviter l'extrémité est de l'avenue du Bois de Verrières, un passage peut être ménagé via la ruelle Riou (cyclistes à vitesse réduite) et derrière les bâtiments de la CPAM.

Au delà de la place de Reinickendorf jusqu'à Chatenay, sur l'av. du Bois de Verrière, il y a possibilité de créer une (voire 2) pistes cyclables, à condition de limiter le stationnement sur un seul côté de l'avenue.

Rue du Dr Persil : son autorisation à contresens pour les cyclistes ne pose pas de problème. Vu la largeur de chaussée (4m hors stationnement) ce contresens peut être marqué au sol.

Un contresens réservé cycliste est aussi nécessaire pour la rue des Champs, la rue de l'Abbaye, qui doivent être en zone 30, la rue des Mimosas (très empruntée dans les faits en contresens).



rue Persil : particulièrement adaptée pour un contresens cyclable

### 3.3.9.4 Av Léon Blum : piste bidirectionnelle, cf projet mairie

Une piste bidirectionnelle est prévue par la municipalité entre le trottoir et la chaussée, côté est, entre la RD986 et le collège. Cette solution paraît pertinente et elle assure une liaison entre Sceaux et le centre d'Antony.

Une liaison est ensuite possible avec le centre ville via le Parc Sibille. Vers Chatenay-Malabry, la rue des Maguerites assure une liaison correcte grâce à la circulation très ralentie par l'aménagement actuel (double sens avec stationnement empêchant les voitures de se croiser en dehors de points précis).

Entre le collège et la rue Maurice Labrousse un complément d'aménagement serait souhaitable, cependant il est délicat à aménager, et c'est le cas aussi de l'avenue du Bois de Verrières en son début : une alternative paraît préférable.



rue Léon Blum vers le parc Sibille

### 3.4 Nord d'Antony

#### 3.4.1 Av Pierre Brossolette : solution à trouver près de la gare

Plus loin, une piste unidirectionnelle serait possible ainsi que sur l'av de Sceaux



Av Pierre Brossolette, vers la gare



Av Pierre Brossolette, vers le nord

### 3.4.2 Rue Paul Bourget, rue de l'Ouest : contresens cyclable

Pour relier la gare de Croix de Berny et l'Allée des Peupliers à la N20, un contresens cyclable doit être prévu rue Paul Bourget : la largeur s'y prête sans difficulté (elle est même excessive pour la sécurité) ; il peut être matérialisé au sol



Rue Paul Bourget : contresens à aménager

La très courte rue de l'Ouest doit aussi être autorisée en contresens cyclable.

### 3.4.3 Allée des Peupliers : aménager l'accès au passage sous le RER

Le passage sous le RER convient bien pour les cyclistes : il faut le faciliter en créant un bateau sur le trottoir, en face du passage, rue Velpeau. La barrière protégeant l'entrée du tunnel doit rester, elle oblige les cyclistes à rouler au pas.



#### 3.4.4 Av de Parc de Sceaux : contresens cyclable

Pour relier la Croix de Berny et la piste des avenues Le Nôtre et Le Brun, l'avenue du Parc de Sceaux (sens unique vers le parc) offre une bonne solution : elle n'est pas très passante en voiture, et elle est très large. Des mesures ont été prises pour la rétrécir, mais malheureusement cela n'a pas été fait en prévoyant un aménagement cyclable. Nous proposons d'installer un contresens cyclable matérialisé sur le terrain.



Au lieu d'un rétrécissement en béton : faire un aménagement de contresens cyclable

#### 3.4.5 Traversée de la Croix de Berny

La traversée du carrefour de la Croix de Berny n'est pas très confortable pour les cyclistes, mais nous ne considérons pas qu'elle soit dangereuse : en effet le cycle très rapide des feux fait que les voitures sont pratiquement obligées de ralentir. Le cycliste plus inquiet peut traverser à pied : il faut aménager un passage commun avec les piétons.



Carrefour de la Croix de Berny : offrir une possibilité de traverser avec les piétons

#### 3.4.6 Av Raymond Aron (RD 920) : piste indispensable

Il est nécessaire d'aménager la RD920 de la Croix de Berny à Bourg la Reine, car il s'agit d'un itinéraire essentiel entre Antony et Bourg la Reine. La circulation est actuellement beaucoup trop rapide et dangereuse sur cet axe à 2\*2 ou 2\*3 voies, et **la sécurité des cyclistes demande une piste avec séparateur**. La largeur permet sans difficulté d'insérer cette piste. L'aménagement peut prendre la forme d'un couloir de bus élargi (cf. projet présenté par le Comité d'axe N20) ou d'une piste cyclable.





De la Croix de Berny vers le nord, nécessité d'un aménagement

### 3.4.7 Av du Dr Ténine (RD 186) : aménagement à concevoir

Entre la Croix de Berny et Fresnes, côtés sud et nord de l'A 86, il est **absolument nécessaire de trouver une solution cyclable autre que le trottoir, dans les 2 sens, pour relier la Croix de Berny au quartier Lafontaine** (qui sera en zone 30 et offrira des itinéraires favorables vers le collège, vers l'est de Bourg la Reine, etc...) et à Fresnes. Ceci est à **définir avec les aménagements liés à la couverture de l'A86 et l'arrivée du TVM.**



Croix de Berny : Vers l'Est, côté sud



Vers l'est, côté nord



Le long du TVM, il y a une piste à Fresnes (vue ici de Fresnes vers Antony) : il faut qu'elle continue jusqu'à la Croix de Berny



vue de Fresnes (passerelle sur l'A86) vers Antony, avec la voie du TVM le long du mur anti-bruit

Nous **proposons la mise à une voie des rues adjacentes à l'autoroute**, si une autre solution n'apparaît pas.

### 3.4.8 Av Aristide Briand entre la Croix de Berny et le centre ville

**La liaison entre la Croix de Berny et le centre d'Antony** pose un problème d'itinéraire. La **voie directe est l'av. Aristide Briand (D920)**, relativement large, à circulation dense et trop rapide.

La D920 (2\*2 voie, plus stationnement sur le trottoir) peut et doit être aménagée. En pratique, elle est souvent réduite à 2\*1 voie par des véhicules stationnant en double file. Il est possible de **supprimer une voie dans un sens**, ce qui revient à s'adapter à la réalité, et de rentrer un peu plus le stationnement dans les trottoirs (très larges : 4 m), entre les arbres ; ceci permet d'installer deux bandes cyclables de 2 m chacune (1,5 m plus marge le long du stationnement 0,5 m)

En tout état de cause il faut prendre des mesures sévères de réduction de la vitesse, qui dépasse fréquemment 50 km/h

Un début d'aménagement est en cours près de la Croix de Berny. Il témoigne d'un souci de limiter la vitesse - mais le fait en installant des fragments de terre-plein central, au lieu de se préoccuper de la circulation des cyclistes qui en est plutôt pénalisée.

Hormis l'av. Aristide Briand, un passage est possible via la zone 30 au sud de la Croix de Berny, par la rue Fenzy ou la promenade du Barrage (ce qui suppose d'y accéder depuis la Croix de Berny le long de l'A86, voir ci-dessus). Mais ceci s'interrompt au niveau de la rue Buffon. Ensuite il ne reste que des voies privées, avec un écart vers Fresnes.

Une voie possible pour aller au centre d'Antony est la rue Velpeau, qui est en double sens (chaussée de 8m) avec des trottoirs pas toujours très larges et du stationnement. Il n'est guère possible dans ces conditions d'y faire un aménagement (la chaussée ne peut être réduite que d'1m), sauf à envisager un sens unique.

### 3.5 Coulée verte, parcs

Il s'agit ici de territoires qui ne sont pas directement ou pas uniquement du ressort de la municipalité d'Antony, mais il importe que celle-ci fasse pression dans le sens des améliorations.

Antony à vélo se félicite de voir que l'autorisation des vélos dans le Parc de Sceaux, au départ expérimentale, a été considérée comme un succès et est maintenant entérinée.

**La coulée verte** (Massy - Paris 14<sup>e</sup>) a été conçue pour un usage de loisir. L'observation simple montre qu'elle est empruntée par de plus en plus d'usagers du vélo pour des déplacements utilitaires, notamment pour se rendre à leur travail. Cette fréquentation serait cependant facilitée, sur la partie hors Paris, par quelques aménagements simples qui tardent pourtant à se mettre en place :

**L'éclairage de la piste sur tout son tracé** (cet éclairage s'arrête au sud de Sceaux) nous semble tout à fait prioritaire pour qu'elle puisse être empruntée sans risque ni appréhension, en particulier durant les mois où la nuit tombe en fin d'après midi.

**La mise en place de ralentisseurs pour les voitures et bus à chaque intersection** limiterait le risque d'accident et permettrait **d'affecter à la piste cyclable un droit de priorité** (renforcé par une signalétique adaptée), comme c'est le cas pour les piétons sur les passages protégés à ces mêmes intersections.

**L'amélioration de la signalétique**, pour faciliter une répartition harmonieuse de son usage entre les piétons et les cyclistes.

## 4 STATIONNEMENT (aspect généraux)

Outre le cas particulier du stationnement de la gare d'Antony (voir ci-dessus), les places de stationnement dédiées aux vélos représentent un complément indispensable aux aménagements cyclables.

Elles doivent être situés à l'intérieur ou près des lieux publics (mairie, gymnase, piscine, bibliothèque, marché, collège, lycée, cimetières, zone commerçante...). Citons quelques lieux parmi tous ceux qui sont dépourvus de stationnement cycliste correct : centre André Malraux, Lionel Terray, le conservatoire, la mairie...

Un mobilier de stationnement doit être simple et résistant (U renversé, par exemple, recouvert de peinture thermolaquée) sur lequel doit pouvoir s'appuyer le vélo en attachant le cadre et les 2 roues. Les stationnements situés près de sites importants (par exemple au centre, devant le théâtre) doivent être au moins en partie couverts, comme c'est le cas devant les gares.

Ces stationnements contribueront à combler le déficit en stationnement des vélos et à réduire le déséquilibre par rapport aux parkings voitures (nettement plus gourmands en espace public : 1place voiture = 6 à 8 places vélo.

## 5 POINTS-VELOS EN LIBRE SERVICE (PERSPECTIVES)

Beaucoup de grandes villes, dont Paris et bientôt les communes de la petite couronne, se dotent d'un réseau de points-vélos en libre service.

Même si à Antony les habitants des zones pavillonnaires sont souvent propriétaires de vélos car ils disposent de plus d'espace pour les garer chez eux, **ce type d'aménagement peut être pertinent**

**pour de nombreux cyclistes** : personnes de passage, personnes arrivant en RER et devant gagner un lieu mal desservi par les transports en commun, ou des Antoniens, notamment des jeunes, vivant dans des bâtiments collectifs sans garage.

Le financement des investissements en équipement et infrastructures et des dépenses d'exploitation et d'entretien de points-vélos en libre service reste cependant important et l'expérience montre que différentes solutions peuvent être retenues.

**La ville d'Antony, en liaison avec la CAHB, doit engager et poursuivre une réflexion sur un tel projet.** Une enquête de terrain pourrait en être la première étape.

## 6 JUMELAGE AVEC REINICKENDORF

L'Allemagne est un pays qui possède une culture du vélo en tant que moyen de déplacement beaucoup plus ancrée que la France. Les aménagements cyclables sont présents aussi bien en agglomération qu'hors des cités.

Nous **proposons que les services de la municipalité prennent contact avec leurs collègues de Reinickendorf** pour connaître les aménagements pratiqués dans cette ville et entamer une collaboration, et que les services responsables du jumelage lancent une animation sur le thème du vélo dans les deux villes.

## 7 AMENAGEMENTS CYCLABLES OU FAVORISANT L'UTILISATION DE LA BICYCLETTE

Les pistes cyclables sont souvent les seules solutions qui viennent à l'esprit quand il s'agit d'aménagements cyclables. Elles ne sont pourtant qu'une des solutions, et d'autres, plus légères, sont utilisées avec profit dans de nombreuses villes cyclables.

- **Pistes cyclables.** Ce sont des voies isolées de la chaussée principale et uniquement autorisées aux cyclistes. Elles fournissent une grande sécurité aux cyclistes qui les empruntent, mais attention aux sorties de piste qui peuvent être dangereuses, car le cycliste peut se retrouver brutalement dans la circulation.

*Avantages : sur la piste, la sécurité est bien assurée. Elles sont surtout intéressantes le long de voies à forte circulation.*

*Inconvénient : cela nécessite une importante surface au sol, incompatible avec la majorité des rues. L'entretien doit être assuré spécifiquement.*

- **Bandes cyclables.** Elles sont réalisées par un marquage au sol (bandes continues ou discontinues). Il est plus facile de les utiliser ou de les quitter. Le contact visuel avec les automobilistes est meilleur, car elles sont aménagées le long de la chaussée. C'est un bon aménagement urbain.

*Inconvénient : la bande cyclable peut facilement être occupée par des véhicules en stationnement (en infraction). Elle procure un sentiment moindre de sécurité que la piste cyclable.*

*Elle nécessite une surface au sol d'une largeur d'environ 1 à 2m, incompatible avec la majorité des rues à double sens de circulation.*

- **Contre sens cyclistes (ou plutôt voies à double sens dont un réservé aux cyclistes).** Ils permettent des itinéraires directs et de surcroît sécurisants, car les cyclistes ne peuvent se faire doubler et les automobiles les voient de face, avec un risque restreint en cas d'ouverture intempestive de portière. **Ceci est un facteur de sécurité accrue, exactement comme pour les piétons, qui doivent faire face aux véhicules** en marchant à gauche de la route, et non à droite.

Ce moyen, peu coûteux, constitue souvent une solution adaptée à la circulation cycliste et il permet d'effectuer des itinéraires directs.

L'expérience des villes cyclables montre (cf. Certu) qu'il n'y a guère de limite inférieure de largeur pour réaliser un contresens réservé aux cyclistes. Le contresens peut être utilement matérialisé à la peinture.

*Avantages : crée une voie cycliste sûre. C'est un type d'aménagement très efficace, excellent compromis entre coût, efficacité et sécurité et de plus en plus utilisé.*

*Inconvénients : nécessite une signalisation correcte et un aménagement aux extrémités pour les voies larges ; il faut l'interdire aux deux-roues motorisés.*

- **Les zones 30**, au sein desquelles les vélos et automobiles cohabitent à vitesse modérée. Elles favorisent les déplacements à pied et en vélo tout en permettant le mieux maîtriser la circulation automobile. Soignées, esthétiques (verdure, pavés, éclairage), relativement calmes, elles contribuent à l'amélioration du cadre de vie. La vitesse limitée est garantie par des aménagements matériels : ralentisseurs, mobilier urbain, bacs de plantes, inflexions dans la chaussée ; au minimum les véhicules en stationnement sont utilisés dans ce but. Ceci est complété par une signalisation à l'entrée de la zone.

Elles sont applicables en priorité dans de nombreux cas :

- autour des établissements scolaires
- dans une zone commerçante
- dans une zone résidentielle
- autour d'une gare ou tous les modes de déplacements cohabitent

Les ralentisseurs utilisés doivent être sélectifs pour ne pas gêner les vélos, comme les « coussins berlinois ».

- **« Cour urbaine » ou zone de rencontre** (entre piétons et véhicules motorisés) : l'aménagement est conçu de façon à donner à l'automobiliste le sentiment d'être seulement toléré, et ceci à condition de rouler au pas, ou au maximum à 15 km/h. Les piétons sont prioritaires, les vélos n'ont pas besoin d'aménagement supplémentaire et laissent la priorité aux piétons. Cet aménagement est l'intermédiaire entre une zone 30 et une rue piétonne.
- **Les zones piétonnes**, interdites aux véhicules motorisés (sauf exceptions), au sein desquelles les piétons et les cyclistes cohabitent, ces derniers à l'allure du pas et sans occasionner de gêne aux piétons.

Le lieu de prédilection d'une zone piétonne est la zone commerçante : l'aménagement en zone piétonne la rend plus attractive et plus praticable. L'absence d'automobiles, c'est plus d'espace pour flâner, faire du shopping tout en pouvant relâcher l'attention sur les enfants. Tout le monde est gagnant : les commerçants et les clients.

Les commerçants sont souvent au départ méfiants voire opposés au projet, puis le temps passant, avec le succès commercial et l'amélioration de la qualité de leur environnement, ils défendent la zone piétonne. Les villes qui ont créé une ou plusieurs rues piétonnes reviennent rarement sur leur décision.

Une période d'essai peut être nécessaire avant de statuer définitivement sur son avenir. Au terme de celle-ci, une table ronde entre tous les intervenants (commerçants, habitants, mairie ...) fera le bilan et définira son avenir.

#### • **L'utilisation des couloirs bus**

Deux possibilités existent :

- le couloir est isolé de la chaussée par un muret séparateur ; largeur minimum de 4,50m (couloir bus + vélos)
- le couloir n'est isolé de la chaussée que par un marquage ; largeur minimum de 3,50m (les vélos circulent sur le couloir mais moins confortablement).

- **Le jalonnement.** C'est une signalisation par panneaux. Ce jalonnement peu coûteux indique des itinéraires privilégiés, plus sécurisants, plus tranquilles pour les cyclistes. Intéressant pour indiquer une école, le centre ville, la gare, un gymnase.... Lorsqu'il est difficile, voire impossible de créer des aménagements au sol, cela constitue une solution de remplacement facile à mettre en œuvre.

En outre, ces panneaux sensibilisent les automobilistes quant à la présence des cyclistes.

**Le stationnement est, après le souci de sécurité personnelle, le principal frein à la pratique du vélo en ville.** L'idéal est une surveillance active des installations, à prévoir dans les principaux stationnements.

- **Les aires de stationnement avec des arceaux.** Simples et fiables, ils permettent d'attacher le cadre et au moins une roue. Etant donnée la crainte toujours présente de se faire voler son vélo, il faut placer les arceaux de stationnement près de tous les lieux de vie de la ville : poste, marché, écoles, gymnases, supermarchés, mairie ... Les arceaux doivent permettre d'appuyer le cadre du vélo et d'attacher chacune des deux roues.

Rappelons deux points importants pour les aménagements vélo :

- **L'obligation dans le cadre du P.L.U. de créer un parking 2 roues** dans toute construction nouvelle d'immeubles et d'entreprises. Cette disposition favorise nettement l'augmentation des utilisateurs de bicyclette, car beaucoup de bâtiments ne comportent pas de garage à vélo fermé. Cette mesure est de plus en plus appliquée, notamment par les villes qui s'engagent dans une politique cyclable. Le PLU d'Antony a prévu un local pour 2 roues et poussettes à raison de 0,5 m<sup>2</sup> par logement dans les zones collectives, avec un minimum de 10 m<sup>2</sup> : c'est nettement insuffisant, car cela signifie au maximum un vélo ou une poussette par logement. 1 m<sup>2</sup> par logement est un minimum ; et ceci doit concerner tous les immeubles collectifs, y compris ceux de moins de 10 logements.
- **L'intégration d'aménagements cyclables obligatoires lors des rénovations de voies urbaines.** L'article L228-2 du code de l'environnement (partie législative) intégrant l'article 20 de la loi sur l'air (loi n° 96-4236 du 30 déc.1996) prévoit qu'« A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du Plan de Déplacement Urbain lorsqu'il existe. »

## Données pour les aménagements vélo

largeur d'une voiture	2,00 m	rétroviseurs compris
largeur d'un bus	2,60 m	3,2 avec gros rétroviseurs de chaque côté (cars de tourisme) mais situés à plus de 2m
largeur minimum d'une voie pour voiture	3,00 m	
largeur d'un stationnement voitures	1,95 m	
largeur d'un couloir bus (sans vélos)	3,50 m	mini : 3 m
largeur couloir bus + vélos	4,30 m	minimum
largeur couloir bus + vélos bidirectionnel	7,00 m	
largeur du trottoir	1,40 m	minimum (arrêté du 31/8/99)
<b>largeur aménagement cyclable cyclable</b>		
bande unidirectionnelle	1,50 m	hors marquage ; acceptable : 1,3m ; minimum ponctuel absolu : 1m
piste unidirectionnelle	1,50 m	mini hors marquage (pour nettoyage) ; souvent 2 à 2,5 m
idem, le long d'un stationnement	0,50 m	en plus
piste intercalée entre stationnement et trottoir	1,70 m	hors marquage
piste bidirectionnelle	2,5 à 3 m	
largeur minimum d'une rue pour contresens		pas de minimum

source : Certu, *Recommandations pour les aménagements cyclables* ; Comité d'axe N20

## 8 BIBLIOGRAPHIE

Recommandations pour les Aménagements Cyclables	Certu
Recommandations pour les Itinéraires Cyclables	Certu
Signalisation des Aménagements et Itinéraires Cyclables	Certu
La Charte Cyclable	FFCT
Les contre sens cyclables (73 cas français) <a href="http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=65">http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=65</a>	Fubicy

Le vélo dans la Ville

Communauté Urbaine de Strasbourg.

**CARTE des aménagements et des ITINERAIRES CYCLABLES PROPOSES à Antony**