



Antony à vélo est une antenne de l'association M.D.B.

Antony à vélo milite pour le développement des déplacements quotidiens à vélo dans la ville d'Antony et dans la communauté d'agglomération des Hauts de Bièvre.



Antony, le 6 juin 2010

REQUALIFICATION DE LA RD920

enquête publique juin 2010

POSITION ANTONY A VELO

Antony à Vélo a pour but de promouvoir les circulations douces et cherche à faciliter et développer la pratique du vélo au quotidien dans notre ville et dans les environs.

L'association se félicite donc de voir reconnu que "le vélo représente une alternative à la voiture" et de lire que "les aménagements cyclables sont au cœur du projet d'aménagement de la RD920". Elle souscrit à l'objectif de "faire de la RD920 un boulevard sécurisé, convivial et partagé", ce qui répond à la forte participation des cyclistes lors de la consultation préalable en 2008^[1]

Elle souligne aussi la qualité des documents présentés (plans et coupes), accessibles sur le site de la RD920 et facilitant la consultation.

L'aménagement proposé :

- présente cependant un inconvénient majeur : les déviations au centre d'Antony,
- appelle des précisions importantes dans les parties aménagées de la D920.

1) La RD920 doit être rendue accessible aux cyclistes au centre d'Antony

Compte tenu de la largeur plus limitée de l'axe au centre d'Antony, le projet estime impossible de mettre en place un aménagement.



¹ La circulation cyclable a été évoquée dans 16 % des 633 interventions enregistrées lors de la concertation : c'est le sujet qui est arrivé en tête.

Antony à vélo : 10 rue Florian, 92160 Antony, antonyavelo@wanadoo.fr <http://www.antonyavelo.canalblog.com/>

MDB : 32, rue Raymond Losserand, 75014 Paris Tél. : 01 43 20 26 02 Fax : 01 43 35 14 06

courrier@mdb-idf.org SIRET 452 630 791 00013

Sur un segment qui représente le quart de la longueur totale d'axe à aménager (voir plan à la fin) les cyclistes sont donc redirigés vers des itinéraires qui présentent de nombreux inconvénients :

- longueur supérieure respectivement de 37 % (branche ouest) et de 31 % (branche est) à l'itinéraire direct
- absence de desserte de l'avenue elle-même, qui comporte de nombreux commerces ; la branche est, elle, ne dessert pas de site intéressant ;
- déviations présentant des pentes plus importantes que la RD920 elle-même, surtout à l'ouest ;
- déviations empruntant des voies en zone 30 peu crédibles (par exemple rue Velpeau, av. Gabriel Péri) ; chacune ne peut être parcourue que dans un sens, compte tenu de sens interdits où la municipalité a pour l'instant exclu les doubles sens cyclables (rue Céline, av Gabriel Péri..).

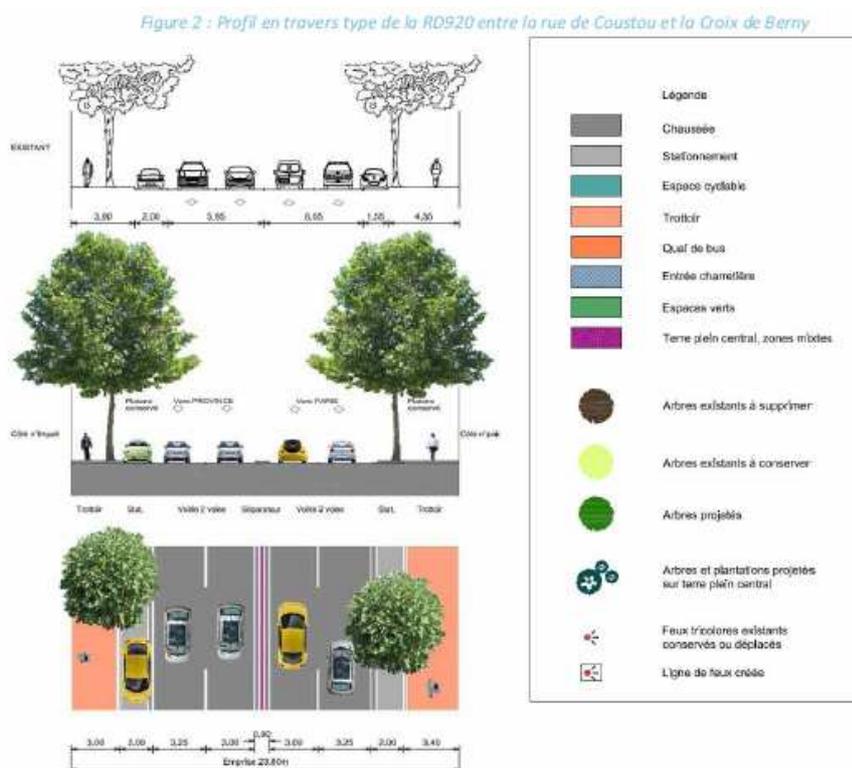
Au total, les cyclistes peuvent difficilement éviter de circuler quand même sur la RD920, et le bénéfice des aménagements manque justement au niveau où il est le plus utile : au centre ville.

Antony à vélo demande que la circulation des vélos soit prévue dans de bonnes conditions sur l'ensemble de la RD920, qui est la colonne vertébrale des déplacements en banlieue sud.

Cela est possible de la façon suivante :

- **pour le profil en travers-type²**, l'aménagement prévoit, à rebours des choix faits pour l'ensemble de l'axe, d'élargir les voies de circulation (de 12 m à 12,5 m), en rétrécissant les trottoirs et en implantant un séparateur central dont l'intérêt n'apparaît pas. L'aménagement à 2 fois 2 voies est conservé alors qu'il a un intérêt limité, puisqu'il débouche ensuite sur le rétrécissement du centre (à 2x1 voie), et il encourage le stationnement en double file.

Nous **proposons un aménagement à 2 voies dans un sens, et une dans l'autre** (cette dernière dans le sens nord -> sud) et de renoncer au séparateur central, ce qui dégage au total une largeur de 3,9 m permettant largement **d'implanter deux bandes ou pistes cyclables**.



Entre la rue de Coustou et la Croix de Berny, le profil en travers est globalement identique à l'exception des itinéraires cyclables qui ne sont pas intégrés à la voirie. Les liaisons cyclistes se font via des itinéraires de substitution dans les zones 30 et voiries communales.

² tome 1 du dossier d'enquête publique avant travaux, fig 2 p 36

- **entre la rue Mounié et la Villa Thorain**, il est prévu deux fois une voie, ce qui est logique vu l'étroitesse, et deux files de stationnement, comme aujourd'hui. Le projet prévoit des trottoirs plus larges, ce qui est une bonne chose, mais chacune des deux voies a une largeur de 3,30 m³. **Ceci ne permet pas de doubler un vélo dans des conditions correctes** et conformes à la réglementation (en laissant 1 m de distance), d'où une situation dangereuse pour les cyclistes (s'ils sont doublés quand même) ou très inconfortable (s'ils occupent le milieu de la file pour ne pas être doublés).

La solution souhaitable est d'interrompre le stationnement, ce qui permet l'implantation d'une piste ou d'une bande. Le minimum est le libérer une des files de stationnement, ce qui, sans permettre l'implantation d'une bande, rend possible le passage des vélos dans des conditions correctes. De plus, ce segment rétréci de la D920 pourrait bénéficier d'une réduction de la vitesse à 30 km/h.

2) L'implantation des pistes cyclables doit être précisée, notamment aux carrefours

L'aménagement prévu, sur presque toute la longueur qui en bénéficie, est une **piste cyclable située entre le stationnement et le trottoir**. **Les plantations d'arbres** sépareront la piste du trottoir dans certains cas, mais elles pourront aussi se trouver entre la piste et le stationnement. La piste proposée serait teintée de jaune et séparée du trottoir par une rangée de pavés⁴.

Cette disposition comporte **des avantages** : en particulier l'impossibilité pour les automobilistes d'empiéter sur la piste. Les cyclistes sont physiquement très isolés de la circulation motorisée, ce qui sécurise les moins expérimentés. Nous souscrivons à ce choix fait par le Conseil général.

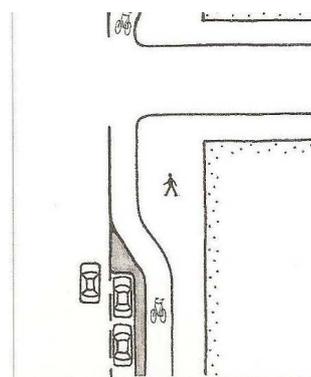
Mais cette disposition comporte des **inconvénients dont le traitement doit être précisé**.

Quand la piste est située entre le stationnement et les arbres, la séparation d'avec les piétons est satisfaisante et il ne devrait pas se poser de problèmes de cohabitation. Dans le cas contraire (entre le carrefour Kennedy et l'avenue de la Marne, côté ouest, nord de la Croix de Berny, côté ouest) l'aménagement n'est pas satisfaisant. Nous suggérons **d'aménager alors la piste à la hauteur de la chaussée et non pas du trottoir**.

Par ailleurs, le projet n'indique pas comment est traitée **la traversée des rues latérales arrivant à droite**. Le danger est alors que les véhicules motorisés qui tournent à droite à partir de la D920, au lieu de voir clairement les cyclistes qui suivent l'axe, et de les laisser continuer, perçoivent mal les cyclistes qui arrivent de derrière le stationnement et éventuellement les arbres, et ne les laissent pas passer.

Le projet ne précise pas la manière de traiter ce point, et les plans ne suggèrent pas une très bonne visibilité.

Pour protéger le passage des carrefours, le mieux est d'interrompre le stationnement avant le carrefour, pour améliorer la visibilité. Le CERTU⁵ recommande d'amener la piste en contiguïté avec la chaussée sur une vingtaine de mètres avant l'intersection. Une autre possibilité est de disposer systématiquement des coussins surélevés sur la rue à traverser, la piste passant sur ce coussin.



Transformation d'une piste en bande

3) Couloirs de bus plutôt que contre-allées

L'aménagement de l'axe dans Antony et Bourg la Reine ne comporte pratiquement aucun couloir de bus. Sur une bonne partie du trajet, un tel couloir est soit inutile (circulation fluide : cas de la partie sud) soit impossible (cas de l'hyper-centre d'Antony). Mais un tel couloir peut être utile notamment entre

³ Source : projet de 2008

⁴ Source : projet de 2008

⁵ Source : Recommandations pour les aménagements cyclables, CERTU

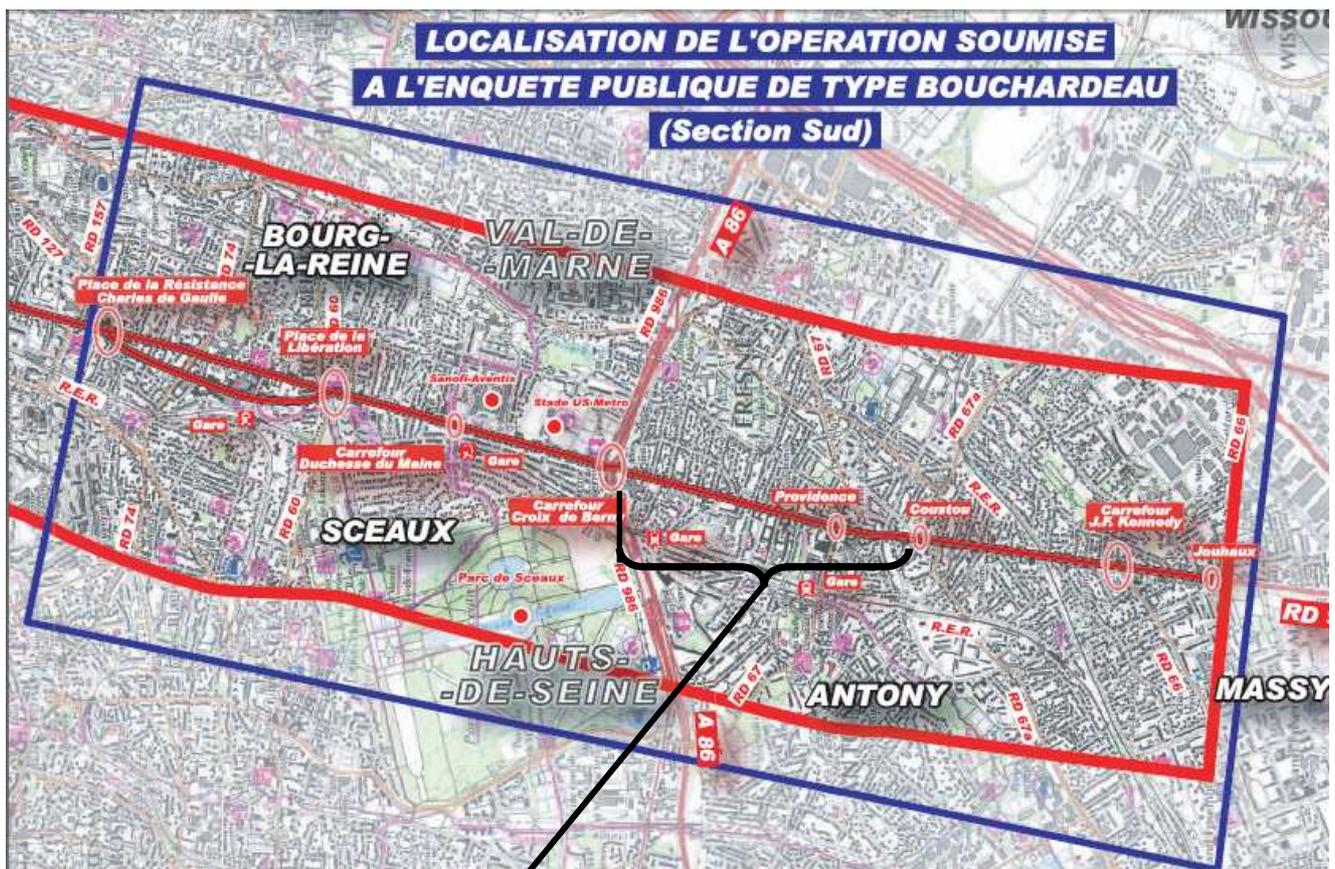
Antony et Bourg la Reine, du côté de l'arrivée vers chacune des villes : là, l'implantation d'un couloir bus + vélo de 4,5 m serait une solution tout à fait acceptable selon nous, et il serait préférable de consacrer l'espace du terre plein central à un tel couloir sur la longueur nécessaire pour améliorer la vitesse des autobus.

A Bourg la Reine, entre les places de la Libération et de la Résistance, le projet d'aménagement envisage le plus souvent la création de contre-allées, en plus de celles existantes.

Le seul intérêt de ces contre allées, qui consomment beaucoup d'espace (une file de circulation en plus) nous semble être d'éviter que les véhicules qui cherchent à stationner ne ralentissent la circulation.

Ces contre-allées peuvent convenir à la circulation cycliste, cependant cela revient à faire supporter les manœuvres des automobilistes qui se garent uniquement par les cyclistes. Notre préférence va donc aux espaces cyclables dédiés.

Dans plusieurs cas (Bd Joffre vers la place de la Libération, av. Gal Leclerc vers la place de la Résistance) ces contre-allées consomment beaucoup d'espace alors que l'on n'est plus dans le centre commerçant de Bourg la Reine, et que la circulation des autobus est ralentie : la mise en place d'un couloir bus + vélos paraît plus conforme à l'intérêt général en favorisant à la fois la circulation cycliste et les transports en commun. Un tel couloir, de 4,5 m de large, est considéré comme un bon aménagement par la majorité des cyclistes qui ont eu la possibilité de le pratiquer.



Segment de la RD920 sans aménagement cyclable