

**L'équipe municipale a-t-elle l'intention de présenter un plan complet d'aménagements cyclables,**

- **permettant de desservir** en particulier les gares, les centres administratifs et les pôles commerciaux, les collèges et lycées, les équipements sportifs, les espaces verts
- **offrant une quantité suffisante de stationnements vélo**
- **avec un calendrier de réalisation et une évaluation des dépenses**
- incluant une campagne de promotion des déplacements en vélo

*L'équipe Antony Plus a élaboré un plan de circulations douces, largement inspiré des travaux départementaux. Vous le trouverez en annexe, et nous l'avons déjà présenté lors de notre réunion du mois de novembre 2007.*

*Il va de soi que ce plan est largement amendable mais il y a quand même des idées forces comme la réappropriation des talus du RER B et la mise en place de voiries spécifiques sur certaines portions de la nationale 20. Notre projet est de faciliter les liaisons entre les équipements publics (scolaires, culturels, sportifs et commerciaux), notamment en créant des parcs vélo couverts (sur la place du RER Antony, Conservatoire, Parc Heller...)*

*Le chiffrage et le calendrier de mise en œuvre de ces voiries est en cours d'élaboration mais il va de soi que sur certaines portions (avenue Le Brun, nationale 20, talus) les échéances ne sont pas les mêmes que sur les portions de voirie communale.*

**Comment considère-t-elle les propositions d'aménagement communiquées par Antony à Vélo en novembre 2007 ?**

*Elles sont un apport significatif, fouillé et argumenté pour notre liste et notre équipe municipale. Elles permettront un travail de partenariat. Il y a évidemment quelques nuances entre nos deux approches comme par exemple la piste bidirectionnelle avenue Léon Blum. Nous souhaitons pouvoir préserver les arbres d'alignement de cette rue, et compte tenu des normes en vigueur il est compliqué de mettre piste bidirectionnelle, trottoir élargi et voirie laissant passer les bus. Le plus adapté est de mettre une piste cyclable monodirectionnelle, l'autre empruntant une rue adjacente.*

**2) Quelle place doit être dévolue au vélo dans l'organisation de la municipalité (qui s'occupe de cette question, avec quels moyens) ? Quelle formation est envisagée sur ce sujet pour les élus, pour les services techniques ? La municipalité pense-t-elle s'impliquer dans des réflexions plus larges (par exemple club des villes cyclables ?)**

*Un adjoint sera spécifiquement en charge de ce dossier, et une mission vélo sera créé au sein de la municipalité. Nous adhérons au club des villes cyclables profitant ainsi des formations et de l'expertise d'autres villes en la matière. Des vélos municipaux seront mis à disposition des élus pour leurs déplacements officiels, ainsi que pour les salariés municipaux qui souhaitent adopter ce mode de déplacement.*

**Quelles modalités de concertation sont prévues avec les associations ?**

*Les associations de quartier mais aussi les associations d'utilisateurs doivent évidemment être associées à la mise en place d'un plan de circulations douces car à coté des expertises techniques, elles ont une vraie expertise citoyenne indispensable à la municipalité. Nous avons envisagé la création d'une commission extra municipale sur les*

*circulations douces qui associerait élus et associations, et qui tout le long de la mandature travaillerait et suivrait le développement de la pratique du vélo dans notre ville ;*

**3) L'équipe est-elle d'accord pour mettre en zone 30 la plus grande partie de la ville (hormis voies de transit, à 50) ? Envisage-t-elle d'aménager des contresens cyclables ?**

*Il faut mettre des quartiers tranquilles dans toute la ville. Le concept se rapproche de celui de la zone 30 mais la dénomination de celle-ci tend à faire accroire que le seul but est la réduction de la vitesse, alors que nous pensons qu'il faut aussi rendre la voirie aux piétons et aux vélos.*

*La circulation de transit ne doit pas affecter les rues résidentielles. Certains quartiers, comme La Fontaine et Saint Exupéry sont protégés par des systèmes de barrière assurant une tranquillité mais ce système n'est pas reproductible. En revanche, l'aménagement de la voirie dans de nombreux quartiers d'Antony permettra sans nuire aux riverains de décourager les automobilistes de passage de prendre des itinéraires bis. Le quartier Léon Blum, le quartier Fenzy-Croix de Berny, le quartier Pajeaud, le quartier du Petit Massy, le quartier du Vert Buisson, le quartier du bois de aurore doivent notamment rapidement être aménagés pour éviter ces passages. Le concept de zones 30 parsemées dans la ville est en revanche contre-productif parce qu'il rabat de la circulation dans d'autres secteurs non protégés et induit les automobilistes à accélérer entre elles.*

*Les contresens cyclables sont, selon le CERTU, bénéfiques pour les cyclistes qui se fatiguent moins d'une part, et aussi pour les automobilistes qui sont ainsi contraints à réduire leur vitesse. Ces contresens sont adaptés dans des voiries sans passage excessifs, et de nombreuses rues d'Antony peuvent en être pourvues. L'exemple le plus évident est l'avenue du parc de Sceaux pour se rendre à l'école Pasquier depuis l'avenue Le Brun.*

**4) Quels sont les projets de l'équipe pour la rue Mounié ?**

*Le constat partagé (notamment par le bureau d'études sur le PLD) est que la rue Mounié est impraticable pour les piétons. En outre, les vélos ne peuvent l'emprunter que dans un sens, comme les voitures. Il faut faire de cette rue un endroit de voirie partagé tout en reconnaissant les contraintes du lieu. Elles sont évidentes : il y a une entrée de parking public et une entrée de parking privé commercial en milieu de rue, ce qui nécessite un traitement différencié des deux parties de la rue. Pour la partie comprise entre le RER et le Monoprix, la piétonisation (ou bien une cour urbaine) permettra de rendre des espaces aux circulations douces, sans porter atteinte aux commerces ni aux résidents. Une première étape expérimentale, les jours de marché par exemple, sera sans doute nécessaire pour définir au mieux le projet. Le désenclavement du parc Bourdeau pour lequel nous militons créera également une trame verte plus adaptée et plus agréable dans le centre.*

**5) L'équipe est-elle d'accord pour se donner les moyens d'obtenir le respect des règles par les automobilistes (ceci concerne la vitesse excessive, le stationnement gênant, le stationnement en double file...?)**

*Au-delà des cyclistes, les circulations douces concernent aussi les piétons qui ont bien des difficultés à voir les trottoirs réservés pour eux. Nous tenterons de mettre en œuvre une politique visant à libérer les trottoirs des stationnements sauvages des voitures, en étant plus sévère quant aux infractions constatées d'une part, et d'autre part en créant lors des rénovations de voirie des emplacements au sol bien délimités pour les voitures afin d'éviter ces problèmes. Concernant la vitesse, des aménagements seront mis en place pour casser celle-ci, et sur la nationale 20 – avant que le projet de mise en place d'un boulevard convivial soit abouti – nous demanderons sur la portion La fontaine – la fontaine (de la Croix de Berny) la mise en place de moyens adaptés de réduction de la vitesse – très excessive sur cette portion de route (pourquoi pas un radar ?).*

*Nous étudierons la mise en place de dispositifs comme le « feu récompense » qui permet d'agir sur la vitesse des voitures sur d'autres voiries où la vitesse est excessive (avenue Pajeaud, Kennedy, Mirabeau, Velpeau etc)..*

**6) L'équipe est-elle d'accord pour augmenter le quota prévu par le PLU de stationnement vélo+ poussettes dans les constructions neuves ? (aujourd'hui il est prévu 0,5 m<sup>2</sup> par logement, soit un vélo ou une poussette par logement, ce qui est insuffisant**

*Nous sommes d'autant plus d'accord qu'initialement dans le PLU, il n'y avait aucun quota de prévu, et que nous avons demandé en comité de pilotage sur le PLU (séance de 2007) que la réglementation prévue sur la zone du Noyer Doré soit mise en place sur les autres zones. Il va de soi que cette mesure est insuffisante, mais à l'époque, nous avons œuvré pour qu'elle existe partout.*

**7) Comment l'équipe compte-t-elle articuler ses efforts avec ceux de la CAHB (et des autres communes environnantes) sur le sujet des circulations douces ? La CAHB prépare actuellement un Plan local de déplacements, la contribution des communes n'apparaît pas très clairement.**

*La coopération entre les communes et la CAHB est nécessaire, et également entre la commune et le Département puisque des voiries départementales traversent la communauté d'agglomération et la ville. Elus, nous mettrons en place, en liaison avec la CAHB, une étude municipale sur les déplacements qui associera la ville, les usagers et la CAHB. Cette liaison est nécessaire pour mailler correctement le territoire en évitant les ruptures de piste. Ainsi, avec Châtenay et Verrières, il faut réfléchir aux liaisons qui partiront de la coulée verte dans le nouveau quartier des Bas Graviers, de manière à relier ces liaisons d'une part avec celles qui existent sur Châtenay, le long de l'avenue de la Division Leclerc, et également pour relier l'avenue Georges Pompidou aux Bas Graviers. De la même manière, il faut que le maillage prévu entre l'allée d'honneur à Sceaux, et l'A 86 trouve un débouché sur notre ville.*

*Enfin, il faut également se mettre en accord avec la communauté d'agglomération du Val de Bièvre pour là encore envisager un réseau cyclable continu entre Fresnes et Antony, et l'Hay et Antony, ainsi qu'avec Massy sur l'avenue Kennedy.*

**8) Le développement d'un système du type Vélib est-il envisagé ?**

*Oui, ce système est étudié par nos équipes. En effet, l'implantation de vélos en libre-service dans certains points de la ville permettrait à une certaine catégorie de la population de se rabattre sur les transports en commun plus facilement. Cela permettrait*

*aussi eux étudiants, aux lycéens et aux collégiens de se mouvoir plus facilement dans la ville.*

*Il va de soi que si le vélo en libre service est une réponse intéressante, le type de financement afférent au système « Vélib » n'est peut être pas le plus adapté, même si le même type de contrat lie Decaux à la ville d'Antony comme à Paris. Sans un système de financement similaire au modèle parisien, le coût de l'installation d'un vélo en libre service devient non négligeable (estimé à 2500 euros par vélo et par an)..*