



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

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

SOMMAIRE

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

1.1.1 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.

1.1.1.1 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

1.1.1.2 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).

1.1.1.3 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

1.1.1.4 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

1.2 Nord d'Antony

1.2.1 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

1.2.2 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.

1.2.3 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.



1.2.4 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

1.2.5 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

1.2.6 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