

Liste Union pour Antony

Réponse à la lettre reçue de l'association " Antony à vélo "

Une approche globale

Notre objectif sera de réduire progressivement la circulation automobile, au profit des transports en commun et des circulations douces, moins envahissantes, moins polluantes et moins gourmandes en énergie. C'est le sens inéluctable de l'histoire !

Cela nécessite une approche globale et une planification pluriannuelle de mise en œuvre des actions et projets envisagés. La gestion des flux de circulation est un domaine très complexe qui demande de prendre en compte de nombreux paramètres.

Notre première démarche, concernant la circulation à Antony, sera donc la mise en place d'une commission permanente sous la responsabilité d'un Maire adjoint (qui aura la charge des transports et de la circulation), regroupant élus, employés municipaux et responsables associatifs, et qui pourra également faire appel à des experts (professionnels ou autres). La mission de cette commission sera de prendre en compte les besoins de toutes les couches de la population pour faire des propositions afin de sécuriser, fluidifier, faciliter la circulation, rendre l'espace public aux piétons et aux cyclistes. Elle suivra attentivement l'ensemble de la circulation: automobiles, bus, deux roues, piétons.

Toute action envisagée devra se faire dans le cadre d'une réflexion globale des différents modes de circulation et dépasser le cadre communal. Cela implique de dialoguer avec la CAHB, le STIF... et, d'une manière générale, de coopérer avec toutes les communes voisines.

Pour atteindre cet objectif ambitieux, avec les meilleures chances de réussite, nous envisageons trois axes de travail :

- Faire une enquête auprès des associations (FNAUT, MDB ...) et des villes très avancées sur le sujet (Grenoble, Strasbourg ...) pour recueillir leur expertise – expériences bonnes comme mauvaises – et ne pas partir de zéro.
- Travailler avec les associations de quartier et les représentants des usagers pour définir les actions à entreprendre et choisir les priorités, en gardant à l'esprit qu'un plan de pistes cyclables se décline sur plusieurs années de travaux. S'appuyer, cela va de soi, sur les réflexions et propositions rassemblées dans la brochure éditée par l'association "Antony à Vélo ".
- Réaliser une campagne de sensibilisation continue vers les usagers, afin de les inciter à changer progressivement le réflexe qui consiste à recourir à la voiture pour tout déplacement. S'appuyer pour cela sur les compétences d'organismes spécialisés tels que l'ADEME.

Pour inverser durablement la tendance actuelle, cette action devra viser en particulier les jeunes et, à travers eux, leurs parents.

Sans cette pédagogie permanente, tous les aménagements envisageables risquent tout simplement d'être mal acceptés et de rester sous-utilisés.

Réponses aux questions posées par Antony à Vélo aux candidats à l'occasion des élections municipales.

Les réponses détaillées à l'ensemble de vos questions devront être affinées avec vous et tous les autres partenaires sans exclusives, après mûres réflexions et concertation.

Nous pouvons néanmoins nous avancer sur plusieurs points qui nous semblent incontournables :

1) Quels seront les objectifs de l'équipe municipale en matière de plan d'aménagements cyclables pour la ville ?

Nous rappelons que François Rivet, comme plusieurs membres de notre liste, utilisent quotidiennement le vélo comme moyen de déplacement. Ils sont donc très sensibilisés aux problèmes du vélo dans la ville. Nous sommes bien convaincus qu'il doit être privilégié comme mode de déplacement.

L'utilisation de la bicyclette ne se limite pas pour nous à une pratique de loisirs, et doit donc être facilitée et à sécurisée.

Cela signifie une priorité de liaisons entre les gares, les établissements scolaires, les établissements publics, sportifs, culturels, les quartiers excentrés mais aussi de parkings à vélos bien signalés, sécurisés et visibles par tous.

Des pistes cyclables seront créées partout où cela est possible techniquement.

Par ailleurs nous prévoyons d'aménager des **passages souterrains**, bien éclairés, réservés aux piétons et aux vélos, sous les remblais du RER, afin de raccourcir les trajets séparant les deux " rives " souvent éloignées.

2) Quelles réalisations comptez vous mettre en place au cours de votre première année de mandat ?

Il est trop tôt pour donner un calendrier précis de réalisation des pistes cyclables. En effet leur aménagement demandera certainement davantage d'études et de temps, notamment lorsqu'il concerne des axes départementaux, aménageables en concertation avec le Département (RD920) ou la RATP (RER). Mais le retard pris nécessitera, et nous en avons la volonté, la réalisation rapide de pistes cyclables, dès la première année, sur les trajets jugés prioritaires et indiscutables par la commission. Le maillage devra ensuite se compléter progressivement en tenant compte des suivis et bilans des aménagements déjà effectués.

Dès le début de la mandature, la première de nos priorités sera l'aménagement d'un plus grand nombre de places de parking (aujourd'hui 160 places pour tout Antony), près de toutes les gares, des établissements publics et des centres commerciaux. Ces aménagements sont les plus faciles à mettre en œuvre (relativement peu coûteux et soumis à moins de contraintes) et doivent créer un effet d'entraînement en faveur du vélo. À titre d'exemple, il conviendra d'étudier l'installation d'un parking à vélos plus proche de l'entrée principale de la station du RER Antony. Les parkings à vélo aménagés par la municipalité actuelle dans les parcs Bourdeau et Raymond Sibille devront être équipés d'arceaux plus efficaces que le système d'attaches actuellement en place.

La signalétique est aussi un aménagement peu coûteux et qui permet de promouvoir le vélo. Nous nous attacherons à la renforcer, en concertation avec les usagers, en prévoyant par exemple des SAS pour les vélos au niveau des feux rouges. L'un de nos objectifs sera la signalisation de "parcours malins" notamment en direction des établissements scolaires (collèges et lycées).

Nous aménagerons dans les parkings à vélos les plus fréquentés, un espace d'affichage à usage des "Amis du vélo".

3) Quelle est la position de l'équipe municipale sur les propositions d'aménagement communiquées par Antony à Vélo en novembre 2007 ?

Nous ne pouvons que nous féliciter du travail de l'association dont l'apport sera essentiel au sein de la commission.

Ce document a le mérite d'être très détaillé et pensé par des gens du terrain. Il servira de base de réflexion aux commissions futures qui seront amenées à travailler sur le sujet.

Nous n'avons pas de désaccords de fond sur ses orientations, mais nous ne pouvons répondre en quelques lignes à toutes vos propositions qui sont très précises. Nous pouvons vous confirmer dès maintenant que nous ne sommes pas opposés à des voiries en contre-sens qui peuvent être très utiles pour la sécurisation des cyclistes.

4) 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 ?)

Le changement de priorités, du tout voiture à la priorité aux transports aux communs et circulations douces, nécessitera, bien entendu, une formation spécifique des élus et employés municipaux concernés. Cela concernera au minimum le secteur de la circulation, environnement et voirie.

Le maire adjoint s'occupant de la circulation aura en charge cette responsabilité.

Compte tenu de la situation présente l'adhésion au club des villes cyclables ne peut s'envisager avant une année même si des liens peuvent se tisser bien avant.

Parallèlement au développement des équipements en direction des cyclistes, la municipalité s'engagera dans la promotion du vélo

5) Quelles modalités de concertation sont prévues avec les usagers du vélo et leurs associations ?

Nous voulons changer totalement la méthode actuelle de gestion municipale connue actuellement-pour son opacité. Nous accorderons la plus grande importance au travail avec les associations et les citoyens, avec la création d'une commission sur la circulation ouverte aux non élus et la création de conseils de quartiers qui permettront également d'aborder le sujet au plus près des citoyens pour chacune des réalisations.

6) 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 ?

Notre objectif est de réduire la vitesse pour sécuriser et fluidifier la circulation.

Le développement de zones à vitesse réduite, dont des zones 30, fait donc partie de notre programme. Les aménagements devront être adaptés à chaque situation et étudiés en fonction des coûts financiers.

Nous n'avons aucune objection de principe à la mise en place de **pistes cyclables à contresens**.

Dans l'état actuel des sens uniques, cela paraît même incontournable si l'on veut raccourcir la longueur des trajets à vélo, condition indispensable pour que les pistes cyclables soient utilisées.

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

Dans l'état actuel, la rue Mounié est un exemple caricatural de rue commerçante où le piéton est mal à l'aise, comme dans la rue de l'Eglise d'ailleurs.

Nous agissons pour un élargissement immédiat des trottoirs **rue Mounié** en réduisant le stationnement à un seul côté pour améliorer la circulation des piétons.

Compte tenu des contraintes qui lui sont propres – commerces, parkings, école, axe de circulation...- son complet réaménagement nécessitera une étude préalable, une concertation particulièrement délicate entre tous les intervenants et des expérimentations (par exemple en fin de semaine) : zone piétonne ou semi piétonne partiellement, cour urbaine, réduction à une voie de circulation, plusieurs scénarios sont possibles mais seulement après une étude complète d'un plan local de circulation.

La rue Mounié constitue un lieu où les problèmes de circulation sont particulièrement aigus ; mais d'autres secteurs de la ville pourront être concernés par le bilan de la "piétonisation" et de l'expérimentation sur la rue Mounié.

8) Quels moyens d'action l'équipe municipale compte-t-elle utiliser afin d'éviter les comportements dangereux de la part des automobilistes (ceci concerne la vitesse excessive, le stationnement gênant, le stationnement en double file...?)

La **D920** (ex N20) et la **rue Pajeaud** – voies les plus "accidentogènes" de la CAHB – seront traitées **en urgence**, en partenariat avec le département, pour améliorer leur sécurité.

Réduire les voies, ralentir la vitesse des véhicules, revoir le mode de stationnement des voitures, tout doit être mis en œuvre pour sécuriser.

9) 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 m² par logement, soit un vélo ou une poussette par logement, ce qui est insuffisant)

Nous pensons que l'augmentation du quota prévu par la PLU (aujourd'hui, 0,5 m² par logement) risque de poser des problèmes de financement en matière de logement social. Aujourd'hui, les opérations de construction de logements sociaux sont souvent-difficilement équilibrées financièrement. Passer, par exemple de 0,5m² par logement à 1 m² par logement-renchérit le coût de la construction. Même si cela peut paraître mineur comme surcoût au regard du coût global de la construction, c'est souvent ce qui fait la différence entre une opération qui se réalise et une opération qui ne se réalise pas. Il faudra donc trouver un juste équilibre.

C'est notamment sur un tel point que les expériences des municipalités plus avancées en faveur des circulations douces doivent nous aider à définir une surface optimum.

10) 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, notamment dans le cadre du Plan local de déplacements ?

Un plan local de déplacement ne peut se concevoir qu'en collaboration et en coordination avec les communes avoisinantes, sur les circulations douces comme pour les autres modes de transport.

La municipalité d'Antony interviendra donc de façon positive pour que les circulations douces deviennent une priorité inscrite dans le PLD de la CAHB et que les moyens nécessaires soient mis en œuvre.

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

Les conditions à Antony ne sont pas les mêmes qu'à Paris ou dans les communes limitrophes. La densité de l'habitat y est moins forte et un plus grand nombre d'habitants peut plus facilement garer son vélo de façon permanente. Un système du type Vélib pourrait répondre aux besoins de personnes arrivant en RER à Antony et souhaitant rejoindre un site excentré (par exemple la Z.I.) pour la journée.

Compte tenu du contexte propre à la ville l'installation d'un système du type Vélib, qu'il soit cofinancé par un partenaire publicitaire ou assuré par un service municipal, devra être étudié mais il ne semble pas aujourd'hui devoir être considéré comme la priorité. Le débat restera ouvert pour la commission.-