



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 18 octobre 2008

PROJET DU CONSEIL GENERAL 92 SUR LA RD 920

Antony à Vélo veut promouvoir les circulations douces et cherche à faciliter et développer la pratique du vélo au quotidien dans notre ville. Il **souscrit donc à l'objectif de transformer la D920 en un "boulevard urbain sécurisé, convivial et partagé"** et de **"créer une continuité des itinéraires cyclables** et d'offrir aux modes doux une plus grande sécurité".

La concertation organisée à cette occasion était très attendue, avec des éléments précis qui ont finalement été fournis à partir du 16 octobre.

L'aménagement proposé à l'heure actuelle suscite de notre part plusieurs propositions en retour, qui sont détaillées ci-dessous. Plus généralement, Antony à Vélo partage sur l'aménagement la vision globale proposée par l'AUT (Association des usagers des transports) membre de la FNAUT, dont MDB fait partie.

A Antony, on distingue deux parties dans l'aménagement cyclable :

- segments où est aménagé un espace cyclable de chaque côté : depuis Massy jusqu'à l'av. Jean Monnet ; depuis la Croix de Berny jusqu'à Bourg la Reine ;
- segments ne bénéficiant pas de l'aménagement d'un espace cyclable : depuis l'av. Jean Monnet jusqu'à la Croix de Berny (nb le segment av. Jean Monnet- rue Mounié n'est pas décrit précisément).

1) Segments avec espace cyclable

L'aménagement prévu, sur presque toute la longueur de ces segments, est une **piste cyclable située entre le stationnement et le trottoir** (les platanes existants se trouvent soit entre la piste et le trottoir, soit entre la piste et le stationnement). La piste proposée serait teintée de jaune et séparée du trottoir par une rangée de pavés.

Cette disposition comporte **des avantages** : en particulier l'impossibilité pour les automobilistes d'obstruer la piste. Les cyclistes sont physiquement très isolés de la circulation motorisée, ce qui sécurise les moins expérimentés.

Mais elle présente aussi **plusieurs inconvénients**

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

Le premier, qui affecte la sécurité, concerne **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 second est qu'une piste située de plain pied sur le trottoir sera, l'expérience le montre abondamment, occupée de façon aléatoire par des piétons peu attentifs, ne permettant pas une circulation en vélo à une vitesse normale.

Ces inconvénients sont aggravés quand la piste est située entre les arbres et le trottoir.

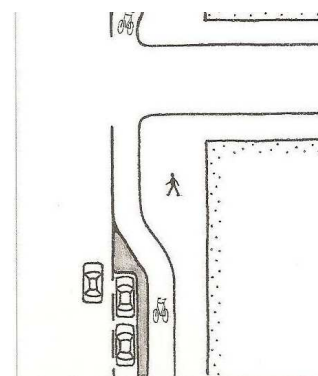
Enfin une telle piste est plus difficile à entretenir que la chaussée.

Pour ces raisons, **un autre type d'aménagement est généralement très apprécié à l'usage** : il s'agit de l'installation d'une **bande cyclable entre la file voiture de droite et le stationnement, en prenant soin de la concevoir comme suit**. La bande doit être séparée du stationnement par une surlargeur de 50 cm, marquée au sol (hachures : aménagements du type "bd Exelmans" à Paris), pour éviter le danger des portières qui s'ouvrent ; elle est séparée de la file de circulation par un marquage au sol, ou éventuellement un séparateur léger (par exemple boudin caoutchouté intermittent). Le flux dense de l'axe (23 à 33 000 véhicules/jour) doit être modéré, comme c'est l'intention du projet, par un rétrécissement des files de circulation automobile (3 m et 3,5 m) ; il est nécessaire qu'il le soit aussi par un contrôle direct de la vitesse de façon à ne pas dépasser 50 km/h de façon effective, et enfin l'arrêt en double file doit être réprimé.

Ce type d'aménagement est du reste celui qui est proposé entre la rue de Mûres et l'av. Jean Monnet, du côté est (du fait de la position des arbres).

Une piste séparée de la circulation aura les faveurs des cyclistes moins expérimentés et incitera davantage les nouveaux cyclistes à se lancer. Mais **une piste telle que prévue par le projet ne peut être envisagée qu'à deux conditions : le passage des carrefours est protégé, et la piste n'est pas au même niveau que le trottoir**.

Pour protéger le passage des carrefours, le mieux est d'interrompre le stationnement avant le carrefour, pour améliorer la visibilité. Le CERTU¹ 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.



Pour éviter que les piétons ne marchent sur la piste, le mieux est que celle-ci se situe à la hauteur de la chaussée et non à celle du trottoir, avec création d'un rebord de trottoir, que les piétons sont habitués à ne pas franchir, alors qu'une piste au même niveau sera beaucoup moins facile à faire respecter.

2) Segments sans espace cyclable

Tout le centre d'Antony reste selon le projet dépourvu d'espace cyclable. La continuité étant reconnue comme un élément clé, la mairie d'Antony recherche un itinéraire alternatif, qui

¹ Source : Recommandations pour les aménagements cyclables, CERTU

pourrait emprunter pour le sens nord-sud la rue Velpeau, pour le sens sud-nord la rue Rabelais et la rue Fernand Fenzy (avec un aménagement de ces voies à définir, reposant vraisemblablement sur un classement en zone 30). La qualité d'un tel parcours n'est pas évidente, et reste à étudier. Mais le principe même d'une déviation pose plusieurs problèmes :

- ces itinéraires constituent un rallongement significatif pour le cycliste en transit (1/3 environ de distance en plus, et des dénivelées qui n'existent pas sur la D920).
- du côté est, il n'y a pas d'autre possibilité que de rejoindre la D920 à un moment donné
- ces déviations ne permettent pas de rejoindre le centre d'Antony (rue Mounié, cinéma, marché...) : or il s'agit d'une destination privilégiée des cyclistes d'Antony. La D920 elle-même, à ce niveau (av. Aristide Briand, av. de la Division Leclerc), est pourvue de nombreux commerces attractifs.

Pour toutes ces raisons, **les cyclistes seront amenés à emprunter quand même la D920, et il faut donc qu'elle soit praticable.**

Or les choix du projet (en tout état de cause entre la rue Mounié et la Croix de Berny, le reste n'étant pas décrit) **ne s'y prêtent pas :**

- **entre la rue Mounié et la rue de la Providence**, 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 les deux voies ont une largeur de 3,30 m. 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 préférable est de **libérer une file 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.

- **entre la rue de la Providence et la Croix de Berny**, l'aménagement prévoit, à rebours des choix faits pour l'ensemble de l'axe, d'élargir les voies de circulation et le stationnement, en rétrécissant les trottoirs et en implantant un séparateur central dont l'intérêt n'apparaît pas. Rien n'est prévu pour les cyclistes, alors que ce segment donne accès à la gare RER Croix de Berny, au Parc de Sceaux, sans passer par la Croix de Berny. Enfin l'aménagement à 2 fois 2 voies a un intérêt limité, puisqu'il débouche ensuite sur le rétrécissement du centre, et il encourage le stationnement en double file.

Nous **proposons de prévoir un aménagement à 2 voies dans un sens, et une dans l'autre** (cette dernière dans le sens nord -> sud) et de renoncer un séparateur central, ce qui dégage une largeur de 3,4 m permettant **d'implanter deux bandes cyclables.**

3) Autres points

D'une façon générale, l'aménagement doit prévoir des **sas vélo à chaque feu**, y compris dans les zones avec espace cyclable, car cet aménagement est toujours utile pour faciliter les tourne à gauche et pour que les cyclistes soient bien visibles au moment du passage au vert.

L'aménagement de l'axe dans Antony ne comporte 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 du centre). Mais un tel couloir peut être utile notamment entre 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.

