

Minutes de la réunion du 05/06/2019 avec Mme Precetti, maire adjointe chargée de la mobilité urbaine à la mairie d'Antony.

Avec en grisé un complément suite à débat au sein de l'association (rue de l'Abbaye et quelques autres points)

Participants Antony à Vélo : Catherine Mollière, Béatrice Poisson, Jérôme Noillac, Guillaume Quibriac.

- Municipales 2020 : MDB sera mobilisé et Antony à Vélo souhaite prendre des contacts dès maintenant avec les candidats. Mme Précetti indique que rien n'est encore organisé, il n'y pas d'interlocuteur identifié pour les sujets vélos. Le sujet des mobilités sera cependant très présent. Mme Précetti souhaite que l'on parle aussi du réalisé : justement un nouveau baromètre FUB sera organisé en fin d'année et les résultats seront dévoilés en 2019/2020, avant les municipales
- Services techniques : M. Vignal, notre précédent interlocuteur a souhaité poursuivre d'autres opportunités professionnelles dans une autre région (et a quitté la mairie en Mars), son successeur (M. Régnier ?) arrivera en Juillet du fait des délais de recrutement.
 - o Antony à Vélo demande qu'un échange ait lieu avec les services techniques avant toute mise en place d'un aménagement programmé, de façon à prévenir les déceptions que l'on enregistre parfois.
 - o Antony à Vélo propose la mise en place de comités de suivi réguliers afin d'échanger avec les élus et les services techniques

Mme Précetti est favorable, considérant que dans le cadre de la « Mobilité », les services doivent avoir présent à l'esprit l'ensemble des besoins. Un contact sera pris en septembre pour convenir d'une date de rendez-vous en Octobre avec M. Régnier.

- Schéma directeur vélo : la maire adjointe aux mobilités souhaite qu'Antony se dote d'un schéma directeur, ce qui facilitera notamment l'accès aux subventions, à des soutiens type cabinet de conseils... et œuvre en ce sens. Antony à Vélo va tout à fait dans ce sens
- Club des villes et territoires cyclables : Antony est une ville adhérente à ce club, participe aux réunions, rencontres qui constituent une bonne source d'informations, complémentaires à celles procurées par le CEREMA pour les aménagements.
- Vallée Grand Sud Paris : Antony à Vélo souhaite savoir le rôle que joue la structure intercommunale concernant les déplacements à vélo. Mme Précetti précise qu'ils ont une compétence mobilité mais s'occupent plutôt des bus .

Elle peut citer un projet d'implantation de consignes à vélo (hors Véligo, 5 ou 6 places, pour permettre le stationnement résidentiel ; 1 000 équipements envisagés sur le territoire). ; discussions avec les copropriétés concernant les emplacements, les branchements électriques,. Antony à Vélo suggère d'en mettre aussi dans l'espace public.

- Stationnement vélo :
 - o réflexions sur des abrivélos, pour des stationnements courte durée ;
 - o réappropriation pour les vélos de l'espace dédié aux motos sur le parvis, la dalle du RER Antony (l'espacement de 65cm entre les supports est prévu pour empêcher le stationnement des motos et scooters)
 - o Véligo au RER Antony : la question du site est réglée, mais le soutien de la RATP à ce projet semble abandonné, un autre opérateur devra être trouvé.

- Plan Savoir Rouler à l'école : la mairie attend des précisions sur la mise en place de cette mesure et estime que ce n'est pas de la compétence de la ville (qui assure déjà 20 % du temps scolaire grâce à des éducateurs scolaires qu'elle met à disposition pour d'autres activités). Antony à Vélo demande pourquoi l'apprentissage du déplacement à vélo ne serait pas aussi légitime que le sport au sein de ces activités.
- Antony à Vélo évoque aussi :
 - La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et l'aménagement de zones tampons autour des passages piétons ; la mairie investigate la reconversion potentielle de ces places en stationnement vélos tout en gardant l'esprit de la loi (faciliter la visibilité des piétons qui traversent)
 - Des exemples de stationnements vélos à Lille : plaque amovible (correspondant peu ou prou à la dimension d'une place de stationnement automobile) et équipée d'arceaux. Cette plaque peut facilement être déposée puis retirée pour évaluer la pertinence de stationnements vélos à cet endroit (voire en plus équipée d'une caméra pour en mesurer l'usage).
 - Le programme Alvéole (Apprentissage et Local VÉlo pour Offrir une Liberté de mobilité Econome en énergie), création de 30 000 places de stationnement vélo sur des pôles multimodaux et établissements publics ainsi que l'accompagnement de 18 000 usagers. Une personne chez VSGP est chargée de faciliter le vélo dans les HLM : il s'agit sans doute de ce programme, à développer à Antony
 - le soutien qui peut être fourni par l'ambassade de Hollande (1 personne dédiée au sujet vélo)
 - Rue scolaire : exemple de l'avenue Jeanne d'Arc qui pourrait faire un bon candidat. C'est d'autant plus intéressant que l'application Waze incite à passer par des petites rues y compris passant devant des écoles : la municipalité le déplore et a pu constater que Waze ne réagit pas quand on signale les problèmes
 - Mesures de la pollution : des mesures succédant à celles de 2017 ont-elles été effectuées ? Mme Précetti ne sait le pas. Antony à Vélo incite à parler franchement de la pollution plutôt que de minimiser, pour sensibiliser les citoyens et les parents. La ville aurait déjà un projet de capteurs avec affichage de mesures (appel d'offres de la Métropole : mais ceci est un dossier différent ?)
 - Communication : les responsables ne souhaitent toujours pas une rubrique sur les circulations actives et la sécurité. Mme Précetti envisage un dépliant du genre de « Saint Maur multimodal »
- **Evocation de points de voirie spécifiques** :
 - Rue Auguste Mounié : une consultation est prévue dans quelques semaines (info sous embargo) pour évaluer les attentes, puis une concertation pour tendre vers le résultat de la consultation
 - Rue de l'Abbaye : des travaux seront réalisés pendant l'été concernant le double sens cyclable qui occuperait l'ancienne voie de pompiers, et plus spécifiquement la mise en place de murets de séparation avec la circulation.

Antony à Vélo fait part de ses commentaires suite à discussion entre ses membres, en particulier concernant le choix d'un muret non franchissable : quid des dépassements ? quelle serait la largeur de la piste (ie permettra-t-elle des dépassements ?) La mairie base son argumentation sur le fait que des poteaux souples sont cassés et donc non durables et n'assurent pas une protection efficace (combien sont réellement cassés et en combien de temps ? si l'on parle de 5 poteaux en 5 ans vs un mur empêchant les dépassements, le jeu en vaut-il la chandelle?) Quid du rayon de giration des bus venant de la rue du lavoir de la Grande Pierre ?

Sous réserve de précisions supplémentaires, Antony à Vélo opterait pour le muret devant le groupe scolaire Sainte Marie et jusqu'au virage, puis un aménagement franchissable au-delà.

- Carrefour Jean Monnet / rue Mirabeau : carrefour où le temps d'attente est le plus long, le réaménagement ne sera pas immédiat du fait i) des travaux au passage à niveau Fontaine Michalon (qui vont impacter le trafic à cet endroit) ii) de la nécessité de trouver une solution pertinente. Le revêtement rue Jean Monnet vient d'être refait.
- RD 920, du nord au centre, équipement en panneaux *céder le passage vélo* : depuis l'arrêt en février, la pose de panneaux tarde : elle se fait les jours de pluie (les marquages au sol étant logiquement faits les jours de beau temps). La météo maussade suivant notre rencontre a permis la mise en place des panneaux sur la RD 920.
- RD920920 au centre : celle-ci reste le principal point noir d'Antony. Mme Précetti évoque la possibilité d'autoriser une circulation sur les trottoirs : Antony à Vélo n'est pas favorable. La possibilité de pictogrammes vélo sur l'axe (pas trop près du stationnement) lui paraît préférable et surtout l'hyper centre à 30 km/h : Mme Précetti y est favorable. Le vrai dilemme concerne le stationnement, qu'il est toujours parfaitement possible de réduire : *Antony à Vélo demande que la continuité de l'aménagement soit assurée en remettant en cause le stationnement.*
- Rue Camille Pelletan / d'Estienne d'Orves : un aménagement est prévu depuis le groupe scolaire Sophie Barat en passant par l'av. d'Estienne d'Orves, jusqu'à l'école André Chénier, puis jusqu'à l'av. du Bois de Verrières. Une bande de terrain va pouvoir être obtenue pour une bande cyclable à l'extrémité de l'av. d'Estienne d'Orves (où Chatenay ne veut pas faire de piste). La piste sur trottoir av d'Estienne d'Orves n'est pas idéale. *Rue Camille Pelletan, il faut enlever une rangée de stationnement pour rendre les cyclistes plus visible et bien séparer la piste de la route car rien n'est respecté aux heures de pointe.*
- Rue André Chénier : la réunion publique a montré une préférence pour la zone 20, qui va être aménagée avec des plateaux surélevés. Il n'y a déjà pas de stationnement
- Square Collegno : panneaux contradictoires (vélo / interdit aux vélos)
- Nouveaux DSC : ils restent toujours à afficher. Par exemple rue de l'Eglise, un choix évident
- Piste Vasarely : Antony à Vélo évoque la marche trop haute en direction de la rue Coustou + problème de visibilité (*à vérifier, il y a déjà un miroir*)
- Piste rue Georges Suant : les racines soulèvent la piste, pas grand-chose à faire (nb voie départementale)
- Rue Prosper Legouté : marquage au sol du DSC à refaire
- Compte à rebours aux feux : le département ne souhaite pas cet affichage qui a été proposé par la mairie
- Accès aux collège et lycée Descartes, rue Lavoisier, rue Pierre Gilles de Gennes : une analyse va être initiée pour faciliter l'accès vélo Antony à Vélo souhaite un examen de l'aménagement à ce moment
- Av Rabelais : l'aménagement reste à faire au-delà de l'av. du 11 Novembre (nb l'aménagement, sur trottoir, n'est pas satisfaisant pour Antony à Vélo)
- Entrée du parc des Alisiers : barrières très serrées, reste à traiter
Coulée Verte : la mairie évoque la mise en place de stop voitures au niveau des intersections ; Antony à Vélo s'interroge sur l'aspect contre-productif de la mesure (obliger des automobilistes à stopper alors que la courtoisie fonctionne souvent bien) et insiste sur le fait que des plateaux hauts amenant les voitures à ralentir et les cyclistes à être plus visibles permettent une circulation plus fluide et une communication visuelle entre conducteurs et cyclistes dispensant d'arrêts.