

6 - LES EQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

Les infrastructures de transport de l'agglomération assurent une desserte exceptionnelle du territoire communal.

Crée depuis le 1^{er} janvier 2003, la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre qui regroupe les communes d'Antony, Bourg-la-Reine, Châtenay-Malabry, Le Plessis-Robinson, Sceaux, Wissous et Verrières-le-Buisson est compétente en matière de déplacements et transport sur son territoire. Le PLU doit être compatible avec le Plan de déplacement Urbain d'Ile de France.

► LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN (PDU) D'ILE DE FRANCE

Le Plan de Déplacement Urbain de la région Ile-de-France a été adopté par arrêté interpréfectoral le 15 décembre 2000.

Le PDU définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement. Il fixe des objectifs, il établit une méthode et une organisation, il détermine les principaux chantiers à mener, il prévoit des financements.

Les mesures proposées ont pour but d'améliorer les transports collectifs, de favoriser les modes de déplacements « doux » - vélo et marche à pied – et ainsi diminuer le trafic automobile.

Parallèlement au plan de déplacement urbain, une démarche locale peut être engagée pour intégrer les recommandations faites dans ce projet de déplacement urbain et répondre aux préoccupations de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Les objectifs sont les suivants :

- diminuer le trafic automobile par la promotion de modes de transports combinés et alternatifs
- aménager et exploiter le réseau principal de voirie afin de rendre plus efficace son usage,
- organiser le stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain,
- réduire les impacts du transport et de la livraison de marchandises

Concernant l'Ile-de-France et la commune d'Antony, le plan de déplacement urbain a été élaboré à l'initiative de l'Etat.

Ce PDU vise à :

- . une diminution de 5% du trafic automobile pour les déplacements à l'intérieur de Paris et départements de la petite couronne, dont fait partie les Hauts-de-Seine, et une diminution de 2% pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et grande couronne.
- . une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2% en déplacements
- . une augmentation de 10% de la part de marche pour les petits trajets, le doublement de l'utilisation du vélo
- . une augmentation de 3% de la part de tonnages de marchandises acheminées par voie d'eau et le fer.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDU Ile de France, la ville d'Antony est concernée par deux projets en cours :

- le comité d'axe de la RD 920

La RD 920 a été identifiée comme appartenant au réseau principal de voirie. Ce classement induit la création d'une instance partenariale, le comité d'axe, dont l'objectif est d'élaborer un réaménagement de l'ensemble de l'axe pour d'une part, résoudre les dysfonctionnements constatés et d'autre part, pour traduire les orientations du PDU IDF. La portion de la RD920 concernée par

cette réflexion est celle allant de la porte d'Orléans à Paris, jusqu'à la RD 120 à Massy. Tout le territoire d'Antony est donc concerné par cette réflexion.

La voie ayant été transférée au Département des Hauts-de-Seine, le Conseil Général des Hauts-de-Seine est désormais en charge du projet de requalification.

- le comité de pôle de la gare RER B de la Croix de Berny

Ce projet aura comme implication un réaménagement du pôle. Il est notamment concerné par le prolongement du Trans Val de Marne (TVM) à l'ouest du MIN de Rungis.

Le comité de pôle doit aboutir à la rédaction d'un « contrat de pôle » avec comme objectifs :

- . d'améliorer les conditions d'accès au pôle, notamment pour les bus
- . de réorganiser le pôle (stationnement, escaliers mécaniques, offre commerciale...)
- . de valoriser l'image extérieure du pôle (espaces extérieurs, abords du pôle...)
- . de définir une information sur l'offre de transports collectifs

La réalisation d'une gare routière est actuellement à l'étude. Cette gare fait l'objet d'un emplacement réservé au P.L.U.

► LA DESSERTE ROUTIERE

Très tôt dans son histoire, la commune d'Antony a été traversée par deux axes routiers: l'actuelle RD920 constituant la route d'Orléans : voie paris/province, et la RD986, rocade reliant Versailles à Choisy-le-Roi. L'intersection de ses deux axes forme la Croix de Berny. Aujourd'hui, ce carrefour est un point de passage d'un trafic routier international.

Les voies de desserte routière principales sont:

- **A6** (Paris/Lyon) : passage au sud de la commune
- **A10** (Paris/Orléans, Poitiers et Bordeaux) : passage au sud de la commune ; traverse la zone industrielle
- **RD986, doublée par l'A86** qui permet de rejoindre, dans le secteur sud de paris, Versailles à l'Ouest et Créteil à l'est. Elle traverse le territoire communal d'ouest en est, dans la partie nord de la commune.
Deuxième rocade d'Ile de France, l'A86 est trop souvent victime de son succès. Elle permet d'alléger la circulation sur les voiries locales, de délester le boulevard périphérique et de favoriser les échanges entre banlieues, mais elle reste souvent surchargée. En vue de réduire les nuisances sonores et de rendre aux habitants un environnement qualifié et protégé, l'Etat et la région ont fait le choix de créer des tunnels. Les travaux engagés à Antony, qui sont nécessaires à la recomposition du quartier de la Croix de Berny, s'inscrivent dans ce vaste projet.
- **RD920** (Paris/province) : traversant le territoire communal, suivant un tracé nord-sud, cette nationale relie Paris à Orléans. Avec un profil routier dominant, cet axe n'est pas toujours en adéquation avec le tissu urbain qu'elle traverse. En dénivelé, son tracé épouse celui de la vallée de la Bièvre. Au sud, du côté de Massy et des zones industrielles, la départementale se trouve sur les hauteurs d'Antony. On aperçoit Paris et la tour Montparnasse.
- **RD 67**, qui relie le centre d'Antony à Fresnes, au département du Val de Marne, à Châtenay-Malabry, Sceaux et autres localités situées plus au nord

Les axes de circulation peuvent se distinguer entre :

- . axes primaires

Ce sont les axes principaux de desserte du territoire : autoroutes, nationales. D'emprises importantes elles drainent des flux importants et marquent le territoire.

A Antony, les axes principaux structurants sont l'A86 et la RD920, coupant le territoire et l'A6 et l'A10 bordant le sud d'Antony.

. axes secondaires

Ces voies assurent un trafic local. Il s'agit du réseau routier de transit intercommunal mais également inter quartiers.

A Antony, ces voies sont : la RD32, la RD121 (l'avenue du président Kennedy), la RD 69 (Avenue Pajeaud), RD67a (Avenue A. Guillebaud), la RD 63 (rue G. Suant), l'avenue du Bois de Verrières, la rue des Rabats et l'avenue François Sommer.

. axes tertiaires

Ce sont toutes les autres voies qui sont des voies de dessertes inter quartiers moins importantes et les impasses, qui sont nombreuses sur le territoire.

Le trafic et la sécurité

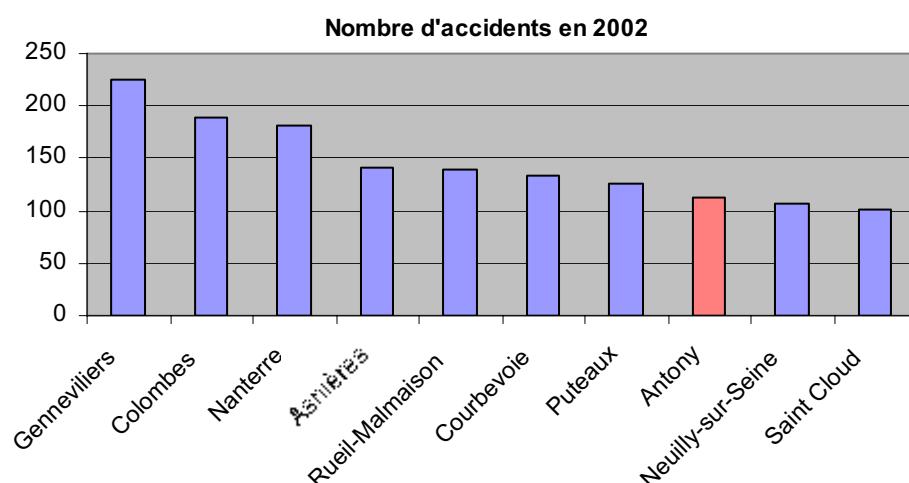
En 2002, dans les Hauts-de-Seine, avec un bilan en légère amélioration, les différents accidents se répartissent entre :

- . 2925 accidents corporels
- . 43 tués
- . 319 blessés graves
- . 3125 blessés légers

	Antony	Châtenay-Malabry	Sceaux	Bourg-la-Reine
Nombre d'accident	112	69	18	21
Indice de gravité	5,4	5,8	11,1	0
Nombre d'accident piéton	23	15	4	8

Antony a un nombre d'accidents important comparativement aux communes proches comme Châtenay-Malabry, Sceaux ou Bourg-la-Reine.

Par contre, au niveau du département, Antony se situe en 8^{ème} position :



(Données DDE 92 -2002)

Les usagers des deux-roues et les piétons restent les usagers les plus vulnérables.

Le nombre d'accidents de chaque commune est à rapprocher de la population, de la superficie, du réseau et du trafic routier.

Antony se trouve au croisement de grands axes de circulation avec notamment l'A86, la RD986, la RD920, l'A10 et l'A6.

Cependant ces axes, sur leur section traversant Antony, ne font pas partie des routes à plus fort taux d'accidents des Hauts-de-Seine. Entre 1998 et 2002, ce taux* était compris entre 0 et 100, alors que la majeure partie des autres voies au nord du département a un taux d'accident compris entre 100 à 600.

*nombre d'accidents par jour par km pour 100 millions de véhicules

Il existe sur le territoire communal d'Antony un lieu de concentration d'accidents (sur la base des données 1998-2002) : au sud de la RD920, près d'ANTONYPOLE, avec en moyenne 3,5 accidents par an.

Les trafics des principaux axes routiers sur la commune d'Antony sont les suivants :

Nombre moyen de véhicules par jour	Axes routiers
- plus de 50 000 :	A86
- 30 000 à 50 000 :	RD920 (portion au nord de la Croix de Berny)
- 20 000 à 30 000 :	RD920 (portion au sud de la Croix de Berny)
- 15 000 à 20 000 :	RD986, RD66, RD67A
- 10 000 à 15 000 :	RD69, avenue du Président Kennedy
- Moins de 10 000 :	RD63, RD67

► LES TRANSPORTS EN COMMUN

- La ligne B du RER

Cette ligne - Roissy Charles de Gaulle / Saint Rémy les Chevreuse - passe à l'Ouest de la RD920, et traverse toute la commune du nord au sud.

Cinq stations desservent le territoire communal :

- . la gare « Parc de Sceaux », à l'extrême nord du territoire
- . la gare « Croix de Berny », près de l'intersection RD920/RD986
- . la gare « Antony », en centre ville (correspondance avec aéroport de paris par orlyval),
- . la gare « Fontaine Michalon », dans la partie sud du territoire
- . la gare « les Baconnets », à l'extrême sud de la commune, desservant notamment le secteur du Noyer-Doré

En outre, cette ligne permet de rejoindre en quelques minutes la gare TGV de Massy-Palaiseau, gare d'interconnexion entre le TGV Atlantique et le TGV sud-est.

- la ligne C du RER

Cette ligne assure la liaison avec des gares parisiennes (Austerlitz, Invalides...) et Massy-Palaiseau. Une seule gare dans la partie est de la commune, près de l'avenue Armand Guillebaud (RD67), permet la desserte d'Antony : station « chemin d'Antony »

- proximité avec gare TGV Massy-Palaiseau

- l'Orlyval qui relie en quelques minutes la gare d'«Antony » à l'aéroport d'Orly.

- La commune d'Antony est également desservie par **18 lignes de bus**.

. 10 lignes de la RATP :

- Ligne 119 : Gare RER de Massy-Palaiseau/gare RER des Baconnets
- Ligne 196 : Garer RER de Massy-Palaiseau/gare RER d'Antony
- Ligne 197 : Porte d'Orléans/Massy Opéra-Théâtre
- Ligne 286 : Gare RER d'Antony/Villejuif Louis Aragon
- Ligne 297 : Porte d'Orléans/Longjumeau place Steber dont un bus sur deux est terminus à la gare d'Antony
- Ligne 319 : Gare RER de Massy-Palaiseau/Rungis marché international
- Ligne 379 : Fresnes Rond-Point Roosevelt/Vélizy 2
- Ligne 395 : Gare RER d'Antony/Clamart Georges Pompidou
- Ligne 396 : Gare RER d'Antony/Gare RER Choisy-le-Roi
- Ligne N21 : Noctilien Paris /Chilly Mazarin

. 8 lignes de bus intra-urbaines (réseau paladin) complètent ce réseau et assurent des liaisons directes et régulières entre les zones d'activités et les différents quartiers de la ville.

- . Ligne 1 : dessert la gare RER d'Antony, le quartier des Rabats, le CES du quartier et la ZA d'Antony.
- . Ligne 2 : dessert la gare RER d'Antony, le lycée Descartes, la ZA de Wissous et la ville de Wissous. Elle assure également la desserte du RER Fontaine Michalon.
- . Ligne 3, 9 et 10 : qui forme une boucle dans Antony (gare d'Antony, quartier du Breuil, RER Baconnets, quartier du Noyer Doré RD920).
- . Ligne 4 : dessert les différents quartiers de Châtenay-Malabry et les relient au RER B « Croix de Berny ».
- . Ligne 8 : dessert le quartier du Paradis.
- . Ligne 12 : dessert le Parc de Sceaux et la Croix de Berny.

. Le prolongement de ligne de bus en site propre «Trans val de marne» (TVM) vers la station RER B « Croix de Berny » a été réalisé.

Il sera implanté de manière définitive une fois que les travaux de couverture de l'A86 auront été définitivement réalisés. Deux arrêts ont été réalisés à Antony : un arrêt « Croix de Berny / RD920 » implanté le long de la RD986 nord et sud au niveau du croisement avec la RD920 et le terminus provisoire le long de la RD986 sud, au niveau de la future gare routière du pôle de la Croix de Berny.

► LE STATIONNEMENT

La densité de la ville d'Antony conduit à une forte présence de l'automobile. En effet, le parc automobile est important puisque 79,2% des ménages de la commune disposaient d'au moins une voiture en 1999, ce qui est supérieur à la moyenne départementale (69,5%).

Seuls 20,8% des ménages n'étaient pas motorisés. Environ 1 ménage sur 3 dispose de 2 voitures ou plus.

Il existe plusieurs parcs publics de stationnement :

- . le parc Rabelais/Jean Moulin (à l'est)
- . le Parc des Hortensias (à l'est)
- . le Parking souterrain Firmin-Gémier
- . le parking souterrain du parc Heller
- . un parking souterrain (106 places) et deux parkings sur voirie (Place des Baconnets et rue de Megève)
- . un parking à la Croix de Berny
- . un parking à proximité de l'hôpital privé
- . le parking de la Grenouillère (au sud du parc de Sceaux)
- . un parking rue des Crocheteurs

Peuvent se rajouter certains parcs privés qui restent ouverts au public tels celui dans le quartier de la Fontaine ou celui au dessus du centre commercial du parvis de la Bièvre.

L'ensemble des places du centre-ville, tant en parkings que sur voirie, est réservé au stationnement réglementé (gratuit avec disque) ou payant : on y compte 1338 places de stationnement payant de courte et longue durée ou de stationnement résidentiel payant (y compris les parkings de surfaces). Face à une demande toujours plus importante, celles-ci sont toujours insuffisantes. Avec la reconstruction du marché, la construction d'un parking de 180 places est programmée. Il viendra compléter les besoins du centre-ville, notamment avec un accès piéton vers la RD920, qui dispose de peu de stationnement sur cette portion.

Dans les autres quartiers, hors centre-ville, le stationnement n'est pas trop saturé. Les seuls points noirs sont principalement aux alentours des gares RER où le stationnement sauvage s'est développé. Ainsi à la gare RER des Baconnets ou celle Fontaine-Michalon, l'offre en stationnement est saturée principalement du fait du stationnement pendulaire.

Il existe actuellement 11 parkings deux roues dont un près de la gare RER Antony, un autre près du marché du centre-ville, etc.

► LES CHEMINS CYCLABLES ET PIETONNIERS

Le réseau piétonnier

Il existe un certain nombre de cheminements piétons (surtout au sein des parcs, squares ou encore coulée verte, un peu moins au cœur des secteurs pavillonnaires ou dans les ensembles de collectifs), qui associés aux trottoirs des principales voies de communication, favorisent des chemins de traverses.

Les chemins de randonnées : un sentier nature dit du ru des godets et le GR11 qui passe en limite communale, près du pavillon d'Hanovre.

Le réseau cyclable

La commune d'Antony dispose actuellement de peu d'aménagements cyclables. Les pistes réservées aux vélos sont principalement celles de la coulée verte.

La coulée verte permet des déplacements à pieds ou à vélos, dans un cadre agréable. Elle est située à l'ouest de la commune et suit un tracé nord-sud.

Il n'y a pas de liaison entre la coulée verte et le centre-ville.

Des itinéraires alternatifs à la RD920 ont été projetés afin de renforcer la circulation douce.

Les liaisons entre les villes, les quartiers et les lieux de vie (travail, loisirs, marchés, commerces...) sont nécessaires pour les habitants et favorisent ainsi le lien social. La commune d'Antony est traversée et encerclée de nombreuses infrastructures routières locales, nationales et internationales ; réseau de transport en commun dense national et régional.

De nombreux axes routiers et autoroutiers relient Antony à son environnement et à Paris : RD920, RD67, RD986, A86, A6, A10...

Le territoire bénéficie d'une desserte régionale en transports en commun dense qui permet une bonne liaison avec l'extérieur et notamment Paris :

- . les axes ferrés RER (lignes B et C), qui drainent les grands flux vers l'extérieur de l'agglomération,
- . les lignes routières exploitées principalement par la RATP qui assurent une double mission complémentaire au système ferroviaire pour d'une part, interconnecter le territoire avec son environnement, d'autre part, assurer le rabattement sur les gares RER,
- . un réseau de proximité avec le Paladin (bus intra-urbain) afin d'offrir une desserte locale adaptée aux besoins de mobilités sectoriels des habitants.

Le territoire communal est bien desservi en parcs de stationnement avec outre de grands parcs en ouvrage (Firmin Gémier, parc Heller, parc Jean Moulin et des Hortensias) mais aussi de nombreux petits parkings de 10/20 places dans divers quartiers.

Par contre, on constate un manque de liaisons cyclables sur l'ensemble du territoire.

► ANALYSE DES GRANDS AXES ROUTIERS DE CIRCULATION SUR LE TERRITOIRE

La circulation, sur l'ensemble du territoire communal, est dans l'ensemble assez fluide, à l'exception de quelques points noirs aux heures de pointe. Les voies de dessertes sont nombreuses et les transports en commun fortement développés. Cette circulation peut cependant être gênée, entre autre, par une saturation du trafic automobile sur les axes et carrefours fortement fréquentés, par des problèmes de franchissement de voies ferrées ou autoroutières.

Les axes routiers :

Le passage, au travers du territoire communal, des grands axes tels que les autoroutes et nationales constitue des barrières parfois difficilement franchissables (et engendrant aussi des nuisances sonores importantes) :

- L'autoroute A10, au sud, coupe peu la commune d'Antony. Le seul quartier isolé est celui du Parc de Haute Technologie.
L'A10, longeant l'est de la zone industrielle, est surélevée par rapport à la zone, de la limite communale sud à la RD32, puis tend à s'incliner jusqu'à la limite communale nord.
Les bretelles d'accès facilitent le passage de l'autoroute A10 à ANTONYPOLE. Par contre de cette zone à l'autoroute, la liaison est plus difficile et mérite d'être renforcée.
- A l'extrême sud-est du territoire, l'A6 passe sur l'arrière de l'A10. De ce fait, cette autoroute n'est pas perceptible depuis Antony car elle s'entremêle avec l'A10 et ses bretelles d'accès.
- L'autoroute A86, doublée par la RD986, est une véritable coupure urbaine au nord de la commune. Elle isole le quartier de la Croix de Berny/la Fontaine, notamment le secteur à l'arrière du stade US Métro qui est très difficile d'accès et le parc de Sceaux, qui n'apparaît pas comme faisant partie intégrante de la ville d'Antony. Il manque une liaison entre ce parc et le reste de la ville. De plus, cet axe n'a pas l'image d'une voie urbaine : on ne perçoit pas la ville. C'est en sortant sur la RD986 que l'on ressent l'entrée de ville.

L'accès à l'A86 se fait de part et d'autre du carrefour de la Croix de Berny.

Les points de franchissement sont limités : le principal échangeur entre le nord du territoire et le reste de la commune est le carrefour de la Croix de Berny. Un peu plus loin vers l'ouest, un autre carrefour permet de relier ces deux parties, l'A86 étant en souterrain à cet endroit (au niveau de la gare RER). Le seul autre point de traversée se trouve en haut de la rue de Châtenay, près du cimetière, avec un pont qui assure la liaison entre Antony/Châtenay-Malabry et Sceaux.

Une grande partie des problèmes va être résolue par la couverture de l'autoroute et le développement du secteur de la Croix de Berny. Une meilleure liaison sera assurée entre le centre-ville et le nord du territoire.

- La RD920 marque une nette séparation entre l'est et l'ouest de la commune. Elle se décompose en deux parties :

. aux extrémités du territoire communal : au nord entre la limite communale avec Bourg-la-Reine et la Croix de Berny ; au sud du territoire entre le pont qui surplombe la ligne C du RER et la zone industrielle.

Sur ces portions, la RD prend la forme d'une voie routière. Avec une large emprise de la voie publique (au minimum 2x2 voies) : elle présente l'aspect d'un corridor.

Le passant a une perception d'un axe qui prend pour unique fonction le transit de véhicules. Le mur bordant l'US METRO renforce le cloisonnement visuel de cette voie. Aussi, avec un éclairage de type routier et des commerces assez espacés : on ne ressent pas la ville.

Cette partie de la RD920 est difficilement accessible et utilisable par les piétons ou les cyclistes. Les embouteillages y sont fréquents.

La présence d'un terre plein central et d'une forte fréquentation de cette voie posent des problèmes de franchissements et de liaisons inter quartiers.

. au centre : entre l'avenue de la Providence et la caserne de pompiers.

Le linéaire de commerces y est nettement plus présent : avec une forte densité au cœur d'Antony (principalement au carrefour avec la rue Mounié).

L'emprise de la voirie y est moindre : deux voies seulement (à part au croisement avec la rue de la Providence où elle est sur trois voies). Ce rétrécissement par rapport aux parties hautes et basses de la RD renforce le caractère d'un boulevard urbain.

Au cœur de cette zone, ce caractère est accentué par l'absence d'alignement d'arbres et l'implantation d'un bâti assez haut aligné sur la rue : la ville avec ses logements, ses piétons, ses commerces est bien présente.

La RD est sur cette zone relativement bien intégrée à la ville.

La perception des entrées de ville sur la RD correspond à la configuration précédemment décrite : la limite communale au nord de la commune avec Bourg-la-Reine ne marque pas l'entrée de ville. C'est lors du passage de la Croix de Berny et l'entrée dans la partie plus urbaine de la RD920 que l'on a l'impression de rentrer véritablement dans Antony.

De même, au sud, la présence des zones industrielles et l'aspect de corridor de la route repoussent la perception d'entrée de ville jusqu'au passage de la voie ferrée.

L'ancienne nationale ayant été transférée au département des Hauts de Seine, sa requalification en boulevard urbain est désormais étudiée au sein des instances du Conseil Général des Hauts de Seine.

- la RD69 : la rue Adolphe Pajeaud

A son extrémité, vers la commune de Massy, cette départementale est large : deux fois deux voies et plantées de chaque côté ainsi qu'au centre. C'est un axe secondaire important dès l'entrée de la commune est plus ressenti comme un axe routier de transit que comme un boulevard urbain. Il marque une rupture entre les collectifs du parvis de la Bièvre et le secteur pavillonnaire de l'autre côté de cette voie.

- La RD67 a : la rue Guillebaud

Vers l'est, cette voie passe en déblais, sous la ligne RER C et marque une nette séparation entre le secteur collectif et le secteur pavillonnaire.

Il existe un séparateur sous le pont avec une piste cyclable qui permet uniquement le franchissement.

- L'avenue du Bois de Verrières

Vers l'ouest de la commune, cette avenue bien plantée est bien insérée dans les quartiers pavillonnaires qu'elle traverse.

Les points de blocage, en termes de fluidité du trafic routier, sont principalement situés :

- sur la RD920, notamment aux heures de pointe. Surtout entre la Croix de Berny et la caserne des pompiers.
- en centre ville. La rue A. Mounié, rue à sens unique, est sujette à un trafic saturé. Les livraisons des commerces en pleine journée en sont en grande partie la cause.
- La circulation dans les rues aux abords de la gare RER d'Antony est peu fluide.
Le pont de liaison entre la rue A. Mounié et la rue M. Labrousse est trop étroit et ne résorbe pas l'intensité du trafic routier lié à la proximité des commerces du centre ville et le pôle de transport en commun RER/Bus.
- Et plus accessoirement : le carrefour Léon Blum, le carrefour de l'Europe - à la sortie de l'A86, la RD67, l'avenue du Bois de Verrières : au carrefour des 4 chemins, la rue de l'Abbaye et la rue Velpeau

Il existe de nombreuses impasses, qui empêchent parfois une circulation aisée au sein des différents quartiers d'Antony mais sont des garants de la tranquillité des riverains. Ces impasses sont :

- soit situées au cœur d'îlots : notamment dans les quartiers du Noyer-Doré/Baconnets, des Rabats, de la Coulée Verte et de la Croix de Berny/La Fontaine. Sur l'ensemble du territoire communal on en trouve une centaine.
- soit sont des voies fermées sommairement par des chaînes, barrières, mur de brique, que l'on trouve souvent en limite de territoire, ou encore pour séparer deux entités d'habitat (pavillonnaire/collectif).

Le nombre de voies en sens unique est relativement important sur la commune : plus de 130 routes. Cela s'explique par la configuration des voies, étroites, et par l'organisation du stationnement sur la chaussée plutôt que sur le trottoir. Ces voies sont principalement concentrées dans les secteurs au centre de la commune : Hôtel de ville et Mounié.

L'objectif de cette analyse du réseau routier et ferroviaire est de permettre une bonne insertion dans la ville des principaux axes de circulation.

Pour les axes de circulation qui nécessiteraient une requalification : il s'agirait d'y créer un véritable espace public cohérent et immédiatement repérable. Lorsque c'est possible, transformer l'axe en voie urbaine agréable à vivre.

► ANALYSE DES GRANDS AXES FERROVIAIRES DE CIRCULATION SUR LE TERRITOIRE

Les voies ferrées sont aussi des coupures peu perméables dans le tissu urbain.

Les lignes B et C du RER :

La ligne B est assez bien intégrée avec de nombreuses parties en déblais : au niveau de la gare RER du Parc de Sceaux et en centre ville (entre la gare de la Croix de Berny et la gare RER Fontaine Michalon). Entre le parc de Sceaux et la gare de la Croix de Berny, la voie ferrée sur un pont est plus visible mais ne gène pas la circulation. C'est seulement au niveau de la gare Fontaine-Michalon, jusqu'à la commune de Massy que la ligne est au niveau du sol et, de plus, est doublée par la ligne C du RER. Cette zone est très difficilement franchissable. En dehors de cette portion de territoire divisée entre les quartiers Pageaud et le Noyer-Doré/Baconnets, le reste de la commune souffre peu de la traversée du RER B. Cependant, on ne traverse la ligne B du RER qu'en 9 points.

En ce qui concerne la ligne C du RER et le TGV, les points de passages sont plus limités et la rupture est plus nette. La ligne C sépare le centre ville de la partie sud de la commune. A l'exception du croisement avec la RD920 où la ligne SNCF est en déblais, la voie est toujours au niveau du sol. Les nuisances sonores et le manque de points de passages se font ressentir. Les franchissements principaux s'effectuent : par un pont au niveau de la RD920, sur l'avenue Guillebaud qui passe en souterrain, doublé d'un passage piéton en passerelle, près de la gare Fontaine Michalon avec un passage à niveau, et par le pont des Baconnets.

La liaison TGV Massy-Valenton :

Le projet d'aménagement de la ligne Massy – Valenton, porté par la SNCF et RFF consiste à élargir la plate forme ferroviaire entre le gare des Baconnets et celle de Massy-Verrières, pour permettre la construction d'une voie supplémentaire, qui rapproche la circulation des trains des habitations.

Ce projet a soulevé une vive opposition de la part des riverains de la ligne, qui traverse des quartiers fortement urbanisés. En raison des nuisances graves que causerait ce projet à l'environnement, les

riverains demandent l'enfouissement des voies. Le Conseil municipal a, pour sa part, pris position à l'unanimité, en juin 2005, contre ce projet dans son état actuel, demandant tout particulièrement le passage en décaissement des voies.

Par ailleurs, le Conseil municipal a adopté un vœu, en décembre 2007, demandant à la Région Ile-de-France de surseoir au lancement de la première phase de l'opération tant qu'un consensus général n'aura pas été trouvé.

La Ville d'Antony réaffirme aujourd'hui son opposition à ce projet et, de ce fait, refuse de créer l'emplacement demandé par la SNCF et RFF au droit des rues André Chénier et des Chênes, pour la réalisation des travaux. Elle demande que soit retenue une solution durable et respectueuse de l'environnement.

L'ensemble des axes routiers et ferroviaires contribue à segmenter le territoire d'Antony. Ils constituent parfois des barrières isolant certains quartiers les uns des autres.

On peut distinguer des coupures urbaines fortes (A 86, RER C) et des coupures perméables (RD920, RER B). Ces dernières sont bien intégrées dans le tissu urbain.

Les perspectives de développement :

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDU d'Ile-de-France, un certain nombre de pôles ont été identifiés compte tenu des enjeux qu'ils représentent et ont été retenus au titre du réseau principal des pôles d'échanges PDU. La Ville d'Antony est concernée par :

- . la requalification de la RD 920 en boulevard urbain par le Conseil Général des Hauts de Seine
- . un comité de pôle de la Croix de Berny : réaménagement du pôle multimodal « Croix de Berny »

Synthèse des transports et déplacements à Antony

TRANSPORT ET DEPLACEMENTS	
CONSTATS	BESOINS
<ul style="list-style-type: none"> - Un maillage développé du territoire - Une facilité d'accès et de déplacement : les axes routiers et autoroutiers sont nombreux (A86, A10, A6, RD920, RD67...) - Le projet de couverture de l'A86 au niveau de la Croix de Berny effacera en partie la coupure marquante de cette voie entre le nord et le centre de la ville. - Une bonne couverture géographique par les infrastructures de transport en commun : <ul style="list-style-type: none"> . les bus : une bonne desserte à l'intérieur du territoire et une offre de transport local adapté avec le réseau Paladin . 2 lignes RER - 6 stations . proximité de l'aéroport d'Orly et une liaison assurée par l'Orlyval . Interconnections avec le TGV à la gare de Massy - Des projets en cours : couverture de l'A86, demi-échangeur ouest sur l'A86, PDU : comité de pôle de la Croix de Berny, comité d'axe de la RD920, arrivée du Trans Val de Marne à Antony, création d'un TCSP jusqu'à Vélizy... - De petits parcs de stationnement répartis sur l'ensemble du territoire. - Un manque de circulations douces : notamment de pistes cyclables. - Un territoire coupé par les réseaux routiers et ferroviaires : des quartiers isolés : Croix de Berny/La Fontaine et Noyer-Doré. - Des nuisances sonores liées aux axes routiers et voies ferrées. - La RD920 marque une coupure urbaine forte : un espace routier de type corridor qui engendre un manque de perception de la ville (sauf en centre ville). - Un manque de traversées des lignes du RER vers le sud, après la rue Jean Monnet. 	<ul style="list-style-type: none"> - LIMITER LES EFFETS NUISIBLES DES COUPURES URBAINES : AXES ROUTIERS OU VOIES FERREES - DEVELOPPER LES CIRCULATIONS DOUCES ET LES LIAISONS ENTRE LES DIFFERENTS ESPACES VERTS AU SEIN DU TERRITOIRE - ASSURER UNE CONTINUITÉ AVEC LES CHEMINEMENTS ET PISTES CYCLABLES DES COMMUNES LIMITROPHES. - DEVELOPPER LES PARCS DE STATIONNEMENT POUR LES VELOS. - SECURISER CERTAINS AXES ROUTIERS (JEAN MONNET, ADOLphe PAJEAUD, RD 920, LEON JOUHAUX). - DIMINUER LA LARGEUR DE L'EMPRISE DE LA RD920 : TRAITER SES ABORDS, REFLECHIR A UN TRAITEMENT D'ENSEMBLE DE L'AXE. - AMELIORER LA FLUIDITE DE LA CIRCULATION A L'INTERIEUR DU CENTRE VILLE - DISSUADER LA CIRCULATION DE TRANSIT DANS LES ZONES RESIDENTIELLES - FACILITER LE STATIONNEMENT DES RIVERAINS - MIEUX DESSERVIR EN TRANSPORTS EN COMMUN LES QUARTIERS PERIPHERIQUES