

# Compte-rendu réunion Vélo

## à Saint-Ouen-sur-Seine

*Samedi 19 janvier 2019*

*Lieu : Atelier Solidaire*

L'ordre du jour de cette réunion : **Quel plan d'action pour accompagner le livre blanc et soutenir le développement du vélo sur Saint-Ouen ?**

### **Témoignages de participants :**

“Il faut être courageux pour faire du vélo ici. C'est un parcours du combattant”

“Aller en vélo est un plaisir, qui donne plus de punch que les transports et le vélo”

« J'aimerais tellement pouvoir faire du vélo avec mes enfants, aujourd'hui c'est impossible, trop dangereux ».

« Je traverse Saint-Ouen en trottinette avec mes enfants car j'ai peur de le faire en vélo ».

« J'ai frôlé l'accident grave plusieurs fois, mais je ne veux pas abandonner alors je cherche les itinéraires les moins dangereux possibles pour me rendre au travail à vélo».

« J'ai été très choquée par la mort de Catherine Charmet, dans un accident de vélo, récemment sur Saint-Ouen, je veux que ça change ».

«Notre association, l'APEEE, a organisé des sorties VTT avec les enfants de Saint-Ouen pour se rendre dans des parcs aux alentours, ils adoraient mais nous avons dû renoncer car c'est trop dangereux ».

« J'ai des enfants qui auraient l'âge de prendre leur vélo tout seul pour se rendre à leurs activités, j'aimerais beaucoup qu'ils puissent le faire mais j'ai peur et je refuse pour l'instant ».

« Je travaille à plus de 30 kms maintenant, donc je n'utilise le vélo que pour mes déplacements du WE mais je suis catastrophé par les problèmes de sécurité, ma femme refuse de faire du vélo à cause de ça ».

« Il y a eu deux accidents graves Avenue Michelet, l'une des personnes est restée handicapée ».

« Je ne veux plus qu'on nous dise « c'est pas nous, c'est le Département, ou Plaine Commune, ou je ne sais qui d'autre », maintenant il faut que ça change ».

Parmi les participants, plusieurs se rendent tous les jours au travail à vélo à : Paris, Sarcelles, Pierrefitte, Gennevilliers, tout le 93. D'autres l'utilisent plutôt le week-end pour leurs déplacements loisirs / courses.

### **Explications / informations apportées par les représentantes de Plaine-Commune :**

Laurence Gonnet, Directrice Espace Public et Déplacements et Camille Gaumont, cheffe de projet vélo.

Toutes les communes de Plaine Co ont transféré leur compétence voirie à l'intercommunalité, ce qui est un avantage. Mais il reste une partialisation des compétences entre voies départementales et communales. Or, budget du Département de Seine Saint Denis sur la voirie limité et inférieur aux Hauts de Seine, par exemple. D'ailleurs, Plaine co est appelé à participer au financement sur des projets départementaux (ex: éclairage public ou réalisation de certains itinéraires cyclables)

Plaine Co travaille selon 2 axes :

1/ Un schéma directeur cyclable => définit le réseau des itinéraires principaux et secondaires à réaliser sur Plaine Commune. Ce schéma directeur est repris dans le Plan Local de Déplacements de Plaine Commune. Depuis 2016, des voies à aménager en priorité ont été définies pour accélérer la mise en œuvre de ce schéma directeur.

2/ lors de tout réaménagement de voie, même non prioritaire dans le schéma, l'aspect vélo est pris en compte dans l'étude et dans les aménagements, sous différentes formes.

Outil de coordination : une cheffe de projet vélo (Camille Gaumont), qui anime notamment le comité vélo avec tous les partenaires.

Il y a nécessité de la mobilisation citoyenne pour accompagner et être force de proposition.

A venir :

- Réaménagement de la rive droite du canal Saint Denis pour assurer notamment la continuité cyclable (à l'étude)
- piste cyclable double sens sécurisée sur le Boulevard Anatole France (entre Porte de Paris et Pleyel) => 1,2M€ travaux. Porté par les habitants de Saint-Denis car liaison vers Paris. Travaux de mi-mars à novembre 2019. Piste cyclable s'arrête dans un premier temps au carrefour Pleyel. Au niveau de l'échangeur dans un premier temps l'itinéraire rejoindra la passerelle piétonne existante. A plus long terme dans le cadre de la reprise de l'échangeur Pleyel le passage sous l'autoroute pour les piétons et vélo sera plus continu et confortable. Il est également prévu de poursuivre l'aménagement de l'itinéraire cyclable de la RD 410 sur tout le boulevard Anatole France et sur le boulevard Jaurès à Saint Ouen.  
=> Profiter du village Olympique pour développer les aménagements. C'est une chance pour la qualité du projet mais c'est aussi un processus lourd avec les partenaires.
- Pôle gare Pleyel : « franchissement urbain Pleyel » au dessus des voies ferrées : études / comités de pilotage (maire, départements) en cours. Réalisation de la première partie du franchissement (piétons/vélos) pour l'ouverture de la gare Grand Paris Express.
- Nouveau franchissement du canal à Aubervilliers (Pierre Larousse) permettant d'assurer la continuité Paris-canal-Seine sur le territoire de l'EPT. Objectif JO.
- RN2 : Le Département, en lien avec Plaine Commune, Est Ensemble et les Villes, mène un projet de requalification d'ensemble de l'avenue. Il s'agit d'un projet de long terme mais avec la réalisation d'une première section au nord du fort d'Aubervilliers dès 2019.

Difficile de communiquer sur des projets en étude, qui évoluent au cours du temps. D'où l'intérêt du comité vélo et, au fur et à mesure, à l'occasion d'éventuels comités locaux ou de réunions techniques spécifiques.

Le département voudrait faire également un comité technique ciblé sur le territoire de Plaine Commune. Cela devrait être proposé à l'occasion du comité vélo.

- Av Gabriel Péri. Sur la partie Sud : projet du Département d'insertion d'une piste cyclable entre stationnement et trottoir en 2019. Attention cela ne concerne pas toute l'avenue malheureusement
- Avenue Victor Hugo, projet proposé par le CD 93 (en partie couloir partagé bus/vélos) refusé par la Ville, travail en cours sur le programme.

Budget mutualisé. Via les crédits communs déconcentrés à la discrétion des Maires, certains investissements complémentaires sur une Ville sont possibles.

Culture vélo récente par rapport à d'autres pays. La France a perdu et retrouvé le vélo.

Manque de disponibilité en largeur dans beaucoup de rues du 93. (nb: la largeur des rues est un problème classique : celles-ci n'ont pas été conçues pour la voiture à l'origine et l'époque

tend -heureusement- à regagner de l'espace en limitant la circulation & le stationnement automobile au coeur des villes plutôt que de détruire pour élargir les voies)

Il y a un débat entre « aménager du kilomètre à moins cher » même si ce n'est pas parfait, ou faire des aménagements sécurisés mais plus coûteux, qui nécessitent des arbitrages budgétaires. Par exemple, modifier l'emplacement du « fil d'eau » (= déplacement de la bordure du trottoir) est très cher.

### **Explications / informations apportées par Francis Vary (Adjoint Maire Saint-Ouen) référent aménagements voirie.**

Nb : dans le débat précédent, M. Vary se positionne pour faire directement les bons aménagements plus coûteux mais seuls à même de garantir la sécurité.

“Il y a eu des actions et des courriers”, ce sujet est important. Il faut être ambitieux et répondre vraiment aux enjeux de sécurité.

Nous insistons beaucoup par exemple sur le Bd Victor Hugo / 18 000 véhicules par jour. Les bandes cyclables avec peinture au sol ne suffisent pas. La mairie demande au Département de prévoir des bordures en granit.

(remarque Atelier solidaire: le département était OK pour l'aménagement cyclable il y a plus d'un an avec une visite de terrain cyclistes CG93, mais dans les faits la promesse n'est plus respecté)

Nous voulons des aménagements qui prennent exemple sur le Bd Voltaire à Paris : de Nation à République sur voie sécurisée.

Il y a sur Saint-Ouen des grands axes qui sont à mon sens prioritaires, et qui pourraient accueillir des pistes cyclables, mais ces voies sont toutes départementales (Michelet, Dhahenne, Jaurès, Victor Hugo ...).

Sur la question du stationnement vélo manquant : comment faire pour que les scooters ne squattent pas les places vélo ? C'est un problème.

Sur la question de la verbalisation des véhicules mal garés : nous mettons 60 000 PV par an dont uniquement 30000 exploitable (recouvrables), on ne peut pas mettre un policier municipal en permanence rien que pour ça sur l'Av G Péri. La solution ce sont les aménagements sécurisés.

Il y a aussi de la vidéo-verbalisation.

### **Le point de vue des habitants, des cyclistes :**

- En sortant de Saint-Denis. La piste cyclable est une horreur. Trop de piétons et voitures stationnées. Attention aux pistes sur trottoir : Poubelles / Voitures stationnées / Piétons.  
Réponse Plaine Co : pas de solution d'amélioration à part tout casser et tout refaire.
- Intérêt de l'approche du sujet “global” pour résoudre le problème des responsabilités en silo. Il faut un bon diagnostic pour faire avancer le dossier. Le vélo est un “axe fort pour une ville durable”.
- Vélo : attention aux heures de pointe, certains ne font du vélo qu'en dehors de ces heures.
- Il faut d'avantage lier le sujet de l'encombrement de la voiture à l'aménagement cyclable. Une politique qui limite la place de la voiture est utile non seulement aux cyclistes, mais aussi aux piétons et aux bus.

- Des endroits pourraient être promus pour les circulations douces et devenir agréables : les Pucés, la place Peyret. La rue des Rosiers ne devrait pas être à double sens.
- Difficultés de stationnement vélo (place Peyret encombrée de voitures). “A chaque projet de rénovation, il faut voir comment limiter l’usage de la voiture et privilégier les mobilités douces”.
- Impression de relégation des habitants de Saint-Ouen quand on arrive de Paris : exemple Père lachaise à Voltaire. Magenta OK, Châteaurox trop de gens sur la piste cyclable mais elles existent, puis dangereux de la porte de Clignancourt à Saint-Ouen.

Porte de Saint-Ouen très périlleux. On préfère porte Pouchet, moins de transport. La trottinette sur le trottoir est moins dangereux que le vélo.

- Modèles d’aménagement qui fonctionnent : retirer 1 rangée de stationnement pour mettre les pistes cyclables.
- Atelier Solidaire : 2 ans qu’on porte le plan vélo. Maintenant, il y a des opportunités avec plusieurs appels à projet qui permettent d’obtenir des fonds de l’Etat, pourquoi la ville n’y répond pas ? Nous avons écrit un courrier au maire le 20 décembre dans cet objectif, pour l’instant nous n’avons aucune réponse alors que l’échéance de l’appel à projet ADEME est le 10 février (note : reporté depuis au 28 février 16h). Il y a aussi un plan Vélo au niveau de la Région IdF
- Réponse Plaine Commune : Appel à projet de l’ADEME : pas de projet porté par les collectivités à ce stade. aucune demande des collectivités. Raison : l’appel à projet ne finance que les études (hormis communication et éventuel chargé-e de projet vélo), pas les travaux de réalisation, qui sont les plus difficiles à financer. (NB: cela n’empêche pas de voir s’il n’y aurait pas besoin d’études fines pour le réaménagement de certains quartiers, que ce soit dans le cadre de la subvention de l’ADEME ou non)

En revanche, d’autres subventions sont mobilisées par Plaine Commune ;

la région subventionne un plan vélo pour les travaux d’aménagement, que Plaine Commune sollicite et obtient régulièrement. Autre appel à projets de l’Etat (« fond mobilités actives ») en cours pour agir lorsqu’il y a des ruptures cyclables (Autoroutes, Voies ferrées) pour avril => 50M€ par an. Le recensement des projets possibles sur Plaine Commune est en cours pour déposer une candidature.

Nous avons surtout besoin de crédits d’investissement.

- Réponse F Vary : je vais regarder ce courrier. Il faut savoir que les dotations de l’état ont fortement baissé ces dernières années, même s’il y a ce type d’appel à projet.
- Espoir : Londres a intégré le déplacement cyclable dans son plan d’aménagement et a pu changer en 10 ans.
- Ne faudrait-il pas rogner un peu sur des dépenses esthétiques lorsque vous ré-aménager un boulevard (ex : bordures en granit) pour dégager le financement pour faire des pistes cyclables ?
- **Il manque un chargé de mission bien identifié sur la ville, qui se consacre à ce sujet pour le faire vraiment avancer. La seule chose qui peut marcher, c’est un portage local (municipal) très fort sur le sujet, car il faut coordonner 6 échelons territoriaux.**

C’est le directeur de projet qui est décisif pour que le projet avance. Il gère à court, moyen et long terme.

- Enquête publique sur le village olympique avec réunions publiques. Il est important de rappeler l'importance du vélo à ces réunions. Argumentaire préparé et disponible (par association vélo de l'Ile Saint Denis).
- Voiture : un dispositif pour faire basculer les usagers vers d'autres moyens. LAVIA. Limiteurs de vitesse de voitures connecté.  
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaitre-les-regles/le-vehicule/lavia>
- Attention, un Plan vélo est indispensable pour solliciter des financements de l'état, avec une approche globale. Financement de l'Etat uniquement si étude globale (note : Plaine Commune dispose d'un plan et d'un schéma directeur vélo, qui valent pour Saint Ouen)
- C'est faux de dire qu'il n'y a pas de culture du vélo. L'offre va faire venir le besoin, mais tant que c'est aussi insécurisant, beaucoup de personnes n'osent pas.
- Paris a commencé en 2000, les résultats sont là.
- Les itinéraires cyclables ne doivent pas forcément suivre les grandes routes. Exemple : suivre les voies ferrées ou autres rues.
- Problèmes :
  - Mobilisation citoyenne
  - Organisation
  - Financier
- De très gros projets vont voir le jour (Hôpital, village Olympique, ANRU, Docks) => opportunité financière pour développer des aménagements cyclables ? 20% du territoire va être réaménagé. 4 Milliard d'€ d'aménagement en 10 ans, une véritable opportunité pour les aménagements cyclables.

Hopital : budget 1 Milliard.

Article du Parisien : on va élargir les accès (donc quand on veut, on peut !)

Pourquoi la ville de Saint-Ouen a refusé de participer au comité SOLIDEO, et plus globalement, il faut impérativement que la ville soit très présente auprès de tous ces partenaires mêmes s'ils ne sont pas du même bord politique, pour faire pression.

Projets exceptionnels sur Saint-Ouen : besoin de moyens politiques exceptionnels pour leader le projet.

=> réponse Mr Vary : non, on a refusé la manière dont les permis de construire seront instruits (8j pour signer sinon décision préfet). Loi Olympiques.

Nous travaillons au quotidien avec les services de Plaine commune, et ça se passe très bien.

Bon travail également entre la ville et IdF Mobilité.

C'est vrai, nous avons besoin d'une vision stratégique et qu'on fasse tous pression.

- Combien de dépenses infrastructures faites sur le vélo ? Ordre de grandeur 28 reçu pour 35 M€ dépensés.
- Grand Paris? Pas de place pour le vélo dans les transports en communs. Refus SNCF dans le cadre de la concertation rénovation de la gare de Saint-Denis.

- Comment pouvons-nous savoir quels sont les aménagements prévus ? Quelles sont les études déjà menées ? Il y a urgence à savoir ce qui est prévu dans ces grands projets notamment autour des métros

Réponse Plaine Commune : le comité vélo en 1<sup>er</sup> lieu, les comités locaux lorsqu'ils existent et les réunions techniques (ou publiques) spécifiques aux projets

- Réponse Mr Vary sur qui fait quoi / les référents sont :

Direction de l'Espace Public et des Déplacements de Plaine Commune :

- Service déplacements (dont vélo)
- Services Maîtrise d'ouvrage et programmation

Unité Territoriale (UT) de Plaine Commune basée à Saint-Ouen :

- Cébric Bardu : directeur unité territoriale voirie, cadre de vie (équipe 17 personnes).
- Pascal Rouillé : directeur unité territoriale Propreté, parc et jardins, cadre de vie
- Leur directeur (cadre de vie) à Plaine Commune est Valéry Lorient, directeur cadre de vie.

Proposition : réunion plus technique à l'initiative de la Ville pour mettre au point le développement concret de la politique vélo. Rendu de toutes les actions déjà menées. Plaine Commune y participera et ainsi que le Département de Seine-Saint-Denis.

Par exemple sur les Docks : on travaille bien grâce à l'association MonVoisinDesDocks, ce qui permet des rencontres régulières avec des interlocuteurs forts.

La création d'une vraie piste cyclable rue de la clef des champs sera soumis au conseil municipal. (Note Plaine Commune : Elle est à l'étude, mais sous réserve de la compatibilité technique stationnement/entrées charretières/piste cyclable)

- Centrale de mobilité : lieu idéal pour développer la culture du vélo.
- Pas de vélib, le maire ne s'est pas exprimé sur les mobilités douces et ne propose rien à la place. Il manque de la communication sur le politique vélo à Saint-Ouen. Nous avons besoin d'une volonté politique forte.

Réponse Mr Vary : les stations vélib coûtent désormais 10 000 euros / an / station (donc 120 000 euros pour St Ouen), or nous considérons que la compétence ayant été transférée à Plaine Co, c'est à eux de se charger de ce budget.

<https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>

- Vélo cargo : une association s'est créée (Mon Voisin des Docks et Educ Ecolo) et mettra à disposition des associations une flotte de 4 vélos siglés « SO Cargo ». Objectif : soutenir le développement de ce mode de transport, le faire connaître (création d'événements), toute personne est la bienvenue pour nous rejoindre.

Conclusion : validation du plan d'action.

Compléments :

- F. Vary propose une réunion technique prévue avec la mairie. Demander à obtenir en amont toutes les études déjà menées sur le sujet (mobilité, trafic, accidentologie).
- Améliorer le visuel / créer une affiche / trouver un slogan / être plus synthétique / Mettre sur carte les éléments principaux du diagnostic et des propositions (et renvoyer au plan vélo complet sur facebook).
- Créer un événement vélo : le samedi 23 mars matin, un rassemblement de vélo devant la mairie pour déambulation dans St Ouen.
- Continuer à participer au comité vélo (besoin de volontaires disponible de temps en temps dans la journée)

- Relancer tous les niveaux politiques pour obtenir des RDV et développer encore les contacts (ex : Pierre Serne, président du club des villes et villages cyclables).
- Evénement vélo utilitaire le 21 mars dans la serre.
- Recenser les dangers : prendre des photos et les poster sur le facebook vélo Saint Ouen.
- Compléter le plan vélo : ajouter une demande « nommer un chargé de mission Vélo à Saint –Ouen ».
- Prendre contact avec l’association Parisenselle.
- A Saint-Ouen le succès du Vélib première génération était indéniable, sans piste cyclable ! Ce qui prouve que les aménagements de voirie sont nécessaires (sinon accidents) mais que d’autres types d’action sont à considérer pour développer le vélo comme alternative à la voiture (ou aux transports en commun) : systèmes de location de vélos pour ceux qui n’ont pas de local vélo et pour ceux qui pratique le multimodal (vélo + bus/méto/rer) pour leur trajets quotidiens ; stationnement/parkings/centrale de mobilité ; introduction du vélo utilitaire pour les transports de charges au quotidien (transport des courses, du matériel ou de personnes, notamment les enfants) ; lieux de réparation, conseil, vente de matériel et accessoire ; rues pacifiées/itinéraires bis spécial vélo ; formation et sensibilisation de la population, des enfants ; campagne de communication sur les avantages des mobilités douces et actives : santé, pollution, climat, etc. Ces aménagements relèvent plus directement de la mairie ou peuvent être soutenus financièrement dans le cadre d’appels à projet. Et ils justifient bien plus que le seul sujet “voirie” la demande d’un directeur technique en charge des aménagements cyclables.
- Plan d’action : soyons opportunistes. Misons sur les quartiers actuellement en réaménagement, par ex. ANRU pour le vieux St-Ouen ; Centrale de mobilité et lien avec l’île des Vannes/île Saint-Denis ; étude Sémiso/Framagences pour évolution du quartier Pasteur ; Travaux et évolution des usages rue des rosiers et petites rues autour des Puces où le MOB peut-être aussi un bon relai ; lieux de stationnement sécurisés dans les nouvelles stations de la ligne 14 et d’autres points stratégiques de la ville, grand hôpital, stade Bauer ; Et bien sûr les futurs JO. Il faudrait se mobiliser par petits groupes sur ces différents quartiers ou projets pour solliciter les différents acteurs, programmes ou financements. On peut aussi être plus ambitieux en matière de communication, en mobilisant par exemple un maximum d’acteurs (écoles, associations, acteurs privés) sur ce sujet dans un laps de temps donné (décrétons 2019 l’année du vélo à Saint-Ouen) en diversifiant les supports et les projets (concentre, balades, manifestations, portraits d’audoniens à vélo dans la ville, actions dans les écoles, aménagement de la Centrale de Mobilité ou des vitrines des coques commerciales vides aux Docks, encart dans le journal de la ville, etc.).
- Source d’inspiration : Frédéric Héran. Dernier ouvrage paru “le retour de la bicyclette” ou dans l’émission [Tête au carré spéciale “Ville et voitures”](#)